Supplemento ordinario alla "Gazzetta Ufficiale,, n. 28 del 3 febbraio 1996 - Serie generale

Spedizione in abbonamento postale (50%) - Roma

PARTE PRIMA **Roma - Sabato, 3 febbraio 1996** SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI NON FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DI GRAZIA E GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA 70 - 00100 ROMA
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - LIBRERIA DELLO STATO - PIAZZA G. VERDI 10 - 00100 ROMA - CENTRALINO 85081

N. 18

MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

Entrata in vigore degli emendamenti al capitolo II-2 in materia di protezione antincendio, adottati con risoluzione MSC 24 (60) del 10 aprile 1992, degli emendamenti al capitolo II-1 in materia di stabilità per le navi passeggeri esistenti, adottati con risoluzione MSC 26 (60) del 10 aprile 1992, degli emendamenti al capitolo II-1, in materia di macchine ed installazioni elettriche, al capitolo II-2, in materia di protezione antincendio, al capitolo II, in materia di mezzi di salvataggio, adottati con risoluzione MSC 27 (61) dell'11 dicembre 1992, degli emendamenti al capitolo V, in materia di sistemi rapportazione navale ed al capitolo II-2, in materia di sistemazioni per il combustibile liquido, adottati con risoluzione MSC 31 (63) del 23 maggio 1994, dell'introduzione del nuovo capitolo IX in materia di codice ISM (International Safety Management), del nuovo capitolo X in materia di disciplina delle unità veloci HSC (High Speed Craft), del nuovo capitolo XI, in materia di misure speciali per innalzare la sicurezza marittima, adottati dalla conferenza SOLAS con risoluzione 1 del 24 maggio 1994, degli emendamenti ai capitoli VI e VII in materia di trasporto di carichi e trasporto di merci pericolose, adottati con risoluzione MSC 42 (64) del 9 dicembre 1994 e degli emendamenti al capitolo V in materia di sistemi di controllo del traffico, adottati con risoluzione MSC 46 (65) del 16 maggio 1995.

SOMMARIO

MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

ESTRATTI, SUNTI E COMUNICATI

MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

Entrata in vigore degli emendamenti al capitolo II-2 in materia di protezione antincendio, adottati con risoluzione MSC 24 (60) del 10 aprile 1992, degli emendamenti al capitolo II-1 in materia di stabilità per le navi passeggeri esistenti, adottati con risoluzione MSC 26 (60) del 10 aprile 1992, degli emendamenti al capitolo II-1, in materia di macchine ed installazioni elettriche, al capitolo II-2, in materia di protezione antincendio, al capitolo II, in materia di mezzi di salvataggio, adottati con risoluzione MSC 27 (61) dell'11 dicembre 1992, degli emendamenti al capitolo V, in materia di sistemi rapportazione navale ed al capitolo II-2, in materia di sistemazioni per il combustibile liquido, adottati con risoluzione MSC 31 (63) del 23 maggio 1994, dell'introduzione del nuovo capitolo IX in materia di codice ISM (International Safety Management), del nuovo capitolo X in materia di disciplina delle unità veloci HSC (High Speed Craft), del nuovo capitolo XI, in materia di misure speciali per innalzare la sicurezza marittima, adottati dalla conferenza SOLAS con risoluzione 1 del 24 maggio 1994, degli emendamenti ai capitoli VI e VII in materia di trasporto di carichi e trasporto di merci pericolose, adottati con risoluzione MSC 42 (64) del 9 dicembre 1994 e degli emendamenti al capitolo V in materia di sistemi di controllo del traffico, adottati con risoluzione MSC 46 (65) del 16 maggio 1995.

I sunnominati emendamenti sono entrati in vigore rispettivamente:

gli emendamenti al capitolo II-2 in materia di protezione antincendio, adottati con risoluzione MSC 24 (60) del 10 aprile 1992, il 1° ottobre 1994;

gli emendamenti al capitolo II-1 in materia di stabilità per le navi passeggeri esistenti, adottati con risoluzione MSC 26 (60) del 10 aprile 1992, il 1° ottobre 1994;

gli emendamenti al capitolo II-1, in materia di macchine ed installazioni elettriche, al capitolo II-2, in materia di protezione antincendio, al capitolo II, in materia di mezzi di salvataggio, adottati con risoluzione MSC 27 (61) dell'11 dicembre 1992, il 1° ottobre 1994;

gli emendamenti al capitolo V, in materia di sistemi rapportazione navale ed al capitolo II-2, in materia di sistemazione per il combustibile liquido, adottati con risoluzione MSC 31 (63) del 23 maggio 1994, entreranno in vigore rispettivamente il 1° gennaio 1996 (emendamenti al capitolo V) ed il 1° gennaio 1998 (emendamenti al capitolo II-1);

l'introduzione del nuovo capitolo IX in materia di codice ISM (International Safety Management), del nuovo capitolo X in materia di disciplina delle unità veloci HSC (High Speed Craft), del nuovo capitolo XI, in materia di misure speciali per innalzare la sicurezza marittima, adottati dalla conferenza SOLAS con risoluzione 1 del 24 maggio 1994,

Il capitolo X entrerà in vigore il 1° gennaio 1996 ed i capitoli IX e XI entreranno il vigore il 1° gennaio 1998;

gli emendamenti ai capitoli VI e VII in materia di trasporto di carichi e trasporto di merci pericolose, adottati con risoluzione MSC 42 (64) del 9 dicembre 1994 entreranno in vigore il 1° luglio 1996;

gli emendamenti al capitolo V in materia di sistemi di controllo del traffico, adottati con risoluzione MSC 46 (65) del 16 maggio 1995, entreranno in vigore il 1° gennaio 1997.

Si riportano qui di seguito, in lingua inglese con traduzione non ufficiale in lingua italiana il testo degli emendamenti al capitolo II-2 in materia di protezione antincendio, adottati con risoluzione MSC 24 (60) del 10 aprile 1992, degli emendamenti al capitolo II-1 in materia di stabilità per le navi passeggeri esistenti, adottati con risoluzione MSC 26 (60) del 10 aprile 1992, degli emendamenti al capitolo II-1, in materia di macchine ed installazioni elettriche, al capitolo II-2, in materia di protezione antincendio, al capitolo II, in materia di mezzi di salvataggio, adottati con risoluzione MSC 27 (61) dell'11 dicembre 1992, degli emendamenti al capitolo V, in materia di sistemi rapportazione navale ed al capitolo II-2, in materia di sistemazioni per il combustibile liquido, adottati con risoluzione MSC 31 (63) del 23 maggio 1994, dell'introduzione del nuovo capitolo IX in materia di codice ISM (International Safety Management), del nuovo capitolo X in materia di disciplina delle unità veloci HSC (High Speed Craft), del nuovo capitolo XI, in materia di misure speciali per innalzare la sicurezza marittima, adottati dalla conferenza SOLAS con risoluzione 1 del 24 maggio 1994, degli emendamenti ai capitoli VI e VII in materia di trasporto di carichi e trasporto di merci pericolose, adottati con risoluzione MSC 42 (64) del 9 dicembre 1994 e degli emendamenti al capitolo V in materia di sistemi di controllo del traffico, adottati con risoluzione MSC 46 (65) del 16 maggio 1995.

Resolution MSC.24(60)
(adopted on 10 April 1992)

Adoption of amendments to chapter II-2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974

Fire safety measures for existing passenger ships

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING FURTHER article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, hereinafter referred to as "the Convention", concerning the procedures for amending the annex to the Convention, other than the provisions of chapter I,

BEING CONCERNED about recent serious fire casualties resulting in the loss of human life,

RECOGNIZING that there is a compelling and urgent need to improve the fire safety measures for existing passenger ships,

HAVING CONSIDERED at its sixtieth session amendments to the Convention proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) thereof,

1. ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, the amendments to the Convention, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 April 1994 unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention, or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;

3. INVITES Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 October 1994 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Contracting Governments to the Convention;

5 FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of the resolution to Members of the Organization which are not Contracting Governments to the Convention.

Annex

Amendments to chapter II-2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974

Regulation 1
Application

1 *Existing paragraph 3 is renumbered as paragraph 3 1 and the following new paragraph 3.2 is inserted after paragraph 3.1:*

"3 2 Notwithstanding the provisions of paragraph 3 1, passenger ships carrying more than 36 passengers when undergoing repairs, alterations, modifications and outfitting related thereto shall comply with the following:

1 all materials introduced to these ships shall comply with the requirements with regard to material applicable to ships constructed on or after 1 October 1994; and

2 all repairs, alterations, modifications and outfitting related thereto involving the replacement of material of 50 tonnes or above, other than that required by regulation 41-1, shall comply with the requirements applicable to such ships constructed on or after 1 October 1994."

Regulation 3
Definitions

2 *The following new paragraphs 22-1 and 22-2 are inserted after existing paragraph 22:*

"22 1 *Central control station* is a control station in which the following control and indicator functions are centralized:

1 fixed fire detection and alarm system;
2 automatic sprinklers, fire detection and alarm system;
3 fire door indicator panel;
4 fire door closure;
5 watertight door indicator panel;
6 watertight door opening and closing;
7 ventilation fans;
8 general/fire alarm;
9 communication systems including telephones; and
10 microphone to public address system

22 2 *Continuously manned central control station* is a central control station which is continuously manned by a responsible member of the crew "

Regulation 17
Fireman's outfit

3 *The following sentence is added at the end of existing paragraph 1.2.2:*

"In passenger ships carrying more than 36 passengers, at least two spare charges for each breathing apparatus shall be provided, and all air cylinders for breathing apparatus shall be interchangeable."

4 *The following sentence is added at the end of existing paragraph 3.1.1:*

"In passenger ships carrying more than 36 passengers, two additional fireman's outfits shall be provided for each main vertical zone;".

5 *The following sentence is added at the end of existing paragraph 4:*

'At least two fireman's outfits shall be stored in each main vertical zone."

6 *The following new regulations 41 1 and 41-2 are inserted after existing regulation 41:*

"Regulation 41-1
Upgrading of passenger ships carrying more than 36 passengers constructed before 1 October 1994

1 This regulation shall apply to passenger ships carrying more than 36 passengers constructed before 1 October 1994

2 Passenger ships which do not comply with all the requirements of chapter II-2 applicable to ships constructed on or after 25 May 1980 (requirements of chapter II-2 of SOLAS 1974, as adopted by the International Conference on Safety of Life at Sea, 1974, applicable to new passenger ships) shall comply with the following:

.1 paragraph 1 of regulation 41-2 not later than 1 October 1994; and
2 paragraphs 2, 3, 4 and 5 of regulation 41-2 not later than 1 October 1997; and
3 paragraph 6 of regulation 41-2 not later than 1 October 2000; and
4 all the requirements of chapter II-2 applicable to ships constructed on or after 25 May 1980 (requirements of chapter II-2 of SOLAS 1974, as adopted by the International Conference on Safety of Life at Sea, 1974, applicable to new passenger ships) not later than 1 October 2010.

3 Passenger ships which comply with all the requirements applicable to ships constructed on or after 25 May 1980 (applicable requirements of chapter II-2 of SOLAS 1974, as amended by resolutions MSC.1(XLV), MSC.6(48), MSC.11(55), MSC.12(56), MSC.13(57) and MSC.22(59)) shall comply with the following:

.1 paragraph 1 of regulation 41-2 not later than 1 October 1994; and
2 paragraphs 2 and 4 of regulation 41-2 not later than 1 October 1997; and
3 paragraph 6 of regulation 41-2 not later than 1 October 2000; and
4 paragraph 5 of regulation 41-2 not later than 1 October 2005 or 15 years after the date of construction of the ships, whichever is later

4 For the purpose of this regulation, passenger ships complying in their entirety with all the requirements of part H of chapter II

contained in amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960, adopted by the Assembly of the Organization by resolution A 122(V), may be regarded as passenger ships complying with the requirements applicable to passenger ships constructed on or after 25 May 1980 (requirements of chapter II-2 of SOLAS 1974, as adopted by the International Conference on Safety of Life at Sea, 1974, applicable to new passenger ships).

Regulation 41-2

Requirements for passenger ships carrying more than 36 passengers constructed before 1 October 1994

1 1 Plans and booklets required by regulation 20 shall provide information regarding fire protection, fire detection and fire extinction based on the guidelines developed by the Organization.*

1 2 Each member of the fire patrol shall be provided with a two-way portable radiotelephone apparatus

1 3 Water fog applicators shall be provided as required in regulations 7.6, 17 3 2 and 37 1 5.1.

1 4 Portable foam applicators shall be provided as required in regulations 7 1.2, 7 2 2 and 37.1.5 2

1 5 All hose nozzles provided shall be of an approved dual-purpose type (i.e. spray/jet type) incorporating a shutoff

2 All accommodation and service spaces, stairway enclosures and corridors shall be equipped with a smoke detection and alarm system of an approved type and complying with the requirements of regulation 13. Such system need not be fitted in private bathrooms, and spaces having little or no fire risk such as voids and similar spaces. Detectors operated by heat instead of smoke shall be installed in galleys.

3 Smoke detectors connected to the smoke detection and alarm system shall also be fitted above ceilings in stairways and corridors in the areas where ceilings are of combustible construction.

4 1 Hinged fire doors in stairway enclosures, main vertical zone bulkheads and galley boundaries which are normally kept open shall be self-closing and be capable of release from a central control station and from a position at the door

4 2 A panel shall be placed in a continuously manned central control station to indicate whether the fire doors on stairway enclosures, main vertical zone bulkheads and galley boundaries are closed.

4 3 Exhaust ducts from galley ranges where grease or fat is likely to accumulate and which pass through accommodation spaces or spaces containing combustible materials shall be constructed of "A" class divisions. Each galley range exhaust duct shall be fitted with

1 a grease trap readily removable for cleaning, unless an alternative grease removal process is fitted;

2 a fire damper located in the lower end of the duct;

3 arrangements operable from within the galley for shutting off the exhaust fans;

4 fixed means for extinguishing a fire within the duct; and

5 suitably located hatches for inspection and cleaning

4 4 Only public toilets, lifts, lockers of non-combustible materials providing storage for safety equipment and open information counters may be located within the stairway enclosure boundaries Other existing spaces within the stairway enclosure:

1 shall be emptied, permanently closed and disconnected from the electrical system; or

2 shall be separated from the stairway enclosure by the provision of "A" class divisions in accordance with regulation 26 Such spaces may have direct access to stairway enclosures by the provision of "A" class doors in accordance with regulation 26, and subject to a sprinkler system being provided in these spaces. However, cabins shall not open directly into the stairway enclosure.

4.5 Spaces other than public spaces, corridors, public toilets, special category spaces, other stairways required by regulation 28 1.5, open deck spaces and spaces covered by paragraph 4.4.2 are not permitted to have direct access to stairway enclosures.

4 6 Existing machinery spaces of category (10) described in regulation 26.2.2 and existing back offices for information counters which open directly into the stairway enclosure may be retained, provided that they are protected by smoke detectors and that back offices for information counters contain only furniture of restricted fire risk.

4 7 In addition to the emergency lighting required by regulations II-1/42 and III/11 5, the means of escape including stairways and exits shall be marked, at all points of the escape route including angles and intersections, by lighting or photoluminescent strip indicators placed

* Refer to the guidelines to be developed by the Organization

not more than 0 3 m above the deck. The marking must enable passengers to identify all routes of escape and readily identify the escape exits. If electric illumination is used, it shall be supplied by the emergency source of power and it shall be so arranged that the failure of any single light, or cut in a lighting strip, will not result in the marking being ineffective. Additionally, all escape route signs and fire equipment location markings shall be of photoluminescent material. The Administration shall ensure that such lighting or photoluminescent equipment has been evaluated, tested and applied in accordance with the guidelines developed by the Organization.*

4 8 A general emergency alarm system shall be provided. The alarm shall be audible throughout all the accommodation and normal crew working spaces and open decks, and its sound pressure level shall comply with the standard developed by the Organization.** The alarm shall continue to function after it has been triggered until it is manually turned off or is temporarily interrupted by a message on the public address system

4 9 A public address system or other effective means of communication shall be available and audible throughout the accommodation, public and service spaces, control stations and open decks

4 10 Furniture in stairway enclosures shall be limited to seating It shall be fixed, limited to six seats on each deck in each stairway enclosure, be of restricted fire risk, and shall not restrict the passenger escape route. The Administration may permit additional seating in the main reception area within stairway enclosures, if it is fixed, non-combustible, and does not restrict the passenger escape route. Furniture shall not be permitted in passenger and crew corridors forming escape routes in cabin areas. In addition to the above, lockers of non-combustible material, providing storage for safety equipment required by regulations, may be permitted.

5 Accommodation and service spaces, stairway enclosures and corridors shall be fitted with an automatic sprinkler, fire detection and fire alarm system complying with the requirements of regulation 12 or the guidelines developed by the Organization* for an approved equivalent sprinkler system. A sprinkler system need not be fitted in private bathrooms, and spaces having little or no fire risk such as voids and similar spaces

6.1 All stairways in accommodation and service spaces shall be of steel frame construction except where the Administration sanctions the use of other equivalent material, and shall be within enclosures formed of "A" class divisions, with positive means of closure at all openings, except that:

1 a stairway connecting only two decks need not be enclosed, provided the integrity of the deck is maintained by proper bulkheads or doors in one 'tween-deck space. When a stairway is closed in one 'tween-deck space, the stairway enclosure shall be protected in accordance with the tables for decks in regulation 26;

2 stairways may be fitted in the open in a public space, provided they lie wholly within such public space.

6 2 Machinery spaces of category A shall be fitted with a fixed fire-extinguishing system complying with the requirements of regulation 7

6.3 Ventilation ducts passing through divisions between main vertical zones shall be equipped with a fail-safe automatic closing fire damper which shall also be capable of being manually closed from each side of the division. In addition, fail-safe automatic closing fire dampers with manual operation from within the enclosure shall be fitted to all ventilation ducts serving both accommodation and service spaces and stairway enclosures where they pierce such enclosures. Ventilation ducts passing through a main fire zone division without serving spaces on both sides or passing through a stairway enclosure without serving that enclosure need not be fitted with dampers provided that the ducts are constructed and insulated to A-60 standard and have no openings within the stairway enclosure or in the trunk on the side which is not directly served.

6 4 Special category spaces and ro–ro cargo spaces shall comply with the requirements of regulations 37 and 38, respectively.

6 5 All fire doors in stairway enclosures, main vertical zone bulkheads and galley boundaries which are normally kept open shall be capable of release from a central control station and from a position at the door."

* Refer to the guidelines to be developed by the Organization.
**Refer to the Code on Alarms and Indicators adopted by the Organization by resolution A.686(17).

Risoluzione MSC.24(60)
(adottata l'11 Dicembre 1992)
Adozione degli emendamenti al Capitolo II-2 della Convenzione Internazionale del 1974 per la Salvaguardia della Vita Umana in Mare

Misure anti-incendio per le navi passeggeri esistenti

Il Comitato per la Sicurezza Marittima,

Richiamando l'Articolo 28(b) della Convenzione sull'Organizzazione Marittima Internazionale relativo alle funzioni del Comitato,

Richiamando inoltre l'articolo VIII(b) della Convenzione Internazionale del 1974 per la Salvaguardia della Vita Umana in Mare, di seguito definita come "la Convenzione", relativa alle procedure per emendare l'Annesso alla Convenzione, diverse dalle disposizioni del capitolo I della stessa,

Preoccupato per i recenti gravi infortuni causati da incendi che che hanno dato luogo a perdite di vite umane,

Riconoscendo l'esigenza urgente e pressante di migliorare le misure anti-incendio nelle navi passeggeri esistenti;

Dopo aver considerato, nella sua sessantesima sessione, le proposte di emendamento della Convenzione, divulgate in conformità all'articolo VIII(b)(i) della stessa,

1. ADOTTA, in conformità con l'articolo VIII(b)(iv) della Convenzione, gli emendamenti alla Convenzione il testo dei quali é enunciato nell'annesso alla presente Risoluzione;
2. STABILISCE , in conformità con l'articolo VIII(b)(vi)(2)(bb) della Convenzione, che gli emendamenti si riterranno accettati il 1 aprile 1994 a meno che, prima di tale data, più di un terzo dei Governi Contraenti della Convenzione, o dei Governi Contraenti le cui flotte mercantili costituiscono nell'insieme non meno del 50% del tonnellaggio lordo della flotta mercantile mondiale, non abbia notificato le proprie obiezioni agli emendamenti;
3. INVITA i Governi Contraenti a prendere nota che, in conformità con l'articolo VIII(b)(vii)(2) della Convenzione, gli emendamenti entreranno in vigore il 1 Ottobre 1994 al momento della loro accettazione, in conformità con il paragrafo 2 precedente;
4. CHIEDE al Segretario Generale, in conformità con l'articolo VIII(b)(v) della Convenzione, di far pervenire copie certificate conformi della presente Risoluzione, nonché il testo degli emendamenti contenuti nell'annesso, a tutti i Governi Contraenti della Convenzione;
5. CHIEDE INOLTRE al Segretario Generale di far pervenire copie della presente Risoluzione ai Membri dell'Organizzazione che non sono Governi Contraenti della Convenzione.

ALLEGATO ALLA RISOLUZIONE MSC.24(60)
(adottata il 10 aprile 1992)

EMENDAMENTI ALLA CONVENZIONE INTERNAZIONALE DEL 1974 PER LA SALVAGUARDIA DELLA VITA UMANA IN MARE

Capitolo II-2:
Costruzione - Protezione antincendio, rivelazione ed estinzione degli incendi

Regola 1
Applicazione

1 *Il paragrafo 3 esistente viene rinumerato come paragrafo 3.1 e dopo di esso viene inserito il seguente nuovo paragrafo 3.2:*

"3.2 Nonostante le norme del paragrafo 3.1, le navi da passeggeri che trasportano più di 36 passeggeri che subiscano riparazioni, cambiamenti, modifiche e conseguenti variazioni nel loro equipaggiamento devono soddisfare le seguenti norme:

.1 tutti i materiali che vengono introdotti a bordo di tali navi devono soddisfare le prescrizioni relative ai materiali applicabili alle navi costruite il 1° ottobre 1994 o dopo tale data; e

.2 tutte le riparazioni, tutti i cambiamenti, tutte le modifiche e tutte le conseguenti variazioni nei loro equipaggiamenti riguardanti la sostituzione di materiale per 50 tonnellate o più, chè non siano quelli prescritti dalla Regola 41-1, devono soddisfare le prescrizioni applicabili alle navi costruite il 1° ottobre 1994 o dopo tale data."

Regola 3
Definizioni

2 *Dopo il paragrafo 22 esistente vengono inseriti i seguenti nuovi paragrafi 22-1 e 22-2:*

"22-1 "Stazione di comando centrale" è una stazione di comando nella quale sono centralizzate le seguenti funzioni di controllo e di indicazione:

.1 impianto fisso di rivelazione e segnalazione incendi;

.2 impianti automatici a "sprinklers", con rivelazione e segnalazione incendi;

.3 pannello indicatore delle porte tagliafuoco;

.4 chiusura delle porte tagliafuoco;

.5 pannello indicatore delle porte stagne;

.6 chiusura e apertura delle porte stagne;

.7 ventilatori;

.8 allarme generale/incendio;

.9 impianti di comunicazione compresi i telefoni; e

.10 microfono per l'impianto di altoparlanti.

22-2 "Stazione di comando centrale presidiata con continuità" è una stazione di comando centrale la quale è presidiata con continuità da un membro responsabile dell'equipaggio."

Regola 17
Equipaggiamenti da vigile del fuoco

3. *Alla fine del paragrafo 1.2.2 esistente viene aggiunta la seguente frase:*

"Sulle navi da passeggeri che trasportano più di 36 passeggeri devono essere provviste almeno due cariche di ricambio per ciascun apparecchio autorespiratore funzionante ad aria compressa, e tutte le bombole per tali apparecchi autorespiratori devono essere intercambiabili."

4. *Alla fine del paragrafo 3.1.1 esistente viene aggiunta la seguente frase:*

"Sulle navi da passeggeri che trasportano più di 36 passeggeri, per ogni zona verticale principale devono essere provvisti due equipaggiamenti da vigile del fuoco addizionali."

5. *Alla fine del paragrafo 4 esistente viene aggiunta la seguente frase:*

"Almeno due equipaggiamenti da vigile del fuoco devono essere posizionati in ciascuna zona verticale principale."

6. *Dopo la Regola 41 esistente vengono inserite le seguenti nuove Regole 41-1 e 41-2:*

"Regola 41-1
Miglioramento delle navi da passeggeri che trasportano più di 36 passeggeri costruite prima del 1° ottobre 1994

1 La presente Regola si applica alle navi da passeggeri che trasportano più di 36 passeggeri costruite prima del 1° ottobre 1994.

2 Le navi da passeggeri che non soddisfano completamente alle norme del Capitolo II-2 applicabili a navi costruite il 25 maggio 1980 o dopo tale data (norme del Capitolo II-2 della Convenzione Internazionale 1974 per la Salvaguardia della Vita Umana in Mare, adottate dalla Conferenza Internazionale del 1974 sulla Salvaguardia della Vita Umana in Mare, applicabili a navi da passeggeri nuove) devono soddisfare:

.1 al paragrafo 1 della Regola 41-2 entro il 1° ottobre 1994; e

.2 ai paragrafi 2, 3, 4 e 5 della Regola 41-2 entro il 1° ottobre 1997; e

.3 al paragrafo 6 della Regola 41-2 entro il 1° ottobre 2000; e

.4 a tutte le norme del capitolo II-2 applicabili a navi costruite il 25 maggio 1980 o dopo tale data (norme del Capitolo II-2 della Convenzione Internazionale del 1974 per la Salvaguardia della Vita Umana in Mare, adottate dalla Conferenza Internazionale del 1974 sulla Salvaguardia della Vita Umana in Mare, applicabili a navi da passeggeri nuove) entro il 1° ottobre 2010.

3 Le navi da passeggeri che soddisfano a tutte le norme applicabili alle navi costruite il 25 maggio 1980 o dopo tale data (norme applicabili del Capitolo II-2 della Convenzione Internazionale del 1974 per la Salvaguardia della Vita Umana in Mare, come emendata dalle Risoluzioni MSC.1(XLV), MSC.6(48), MSC.11(55), MSC.12(56), MSC.13(57) e MSC.22(59)) devono soddisfare:

.1 al paragrafo 1 della Regola 41-2 entro il 1° ottobre 1994; e

.2 ai paragrafi 2 e 4 della Regola 41-2 entro il 1° ottobre 1997; e

.3 al paragrafo 6 della Regola 41-2 entro il 1° ottobre 2000; e

.4 al paragrafo 5 della Regola 41-2 entro il 1° ottobre 2005 ovvero 15 anni dopo la data di costruzione della nave, se corrispondente a una data posteriore.

4 Agli effetti della presente Regola, le navi da passeggeri soddisfacenti completamente a tutte le norme della Parte H del Capitolo II contenute negli emendamenti alla Convenzione Internazionale del 1960 per la Salvaguardia della Vita Umana in mare, adottati dall'Assemblea dell'IMO con Risoluzione A.122(V) possono essere considerate come navi da passeggeri soddisfacenti alle norme applicabili alle navi da passeggeri costruite il 25 maggio 1980 o dopo tale data (norme del Capitolo II-2 della Convenzione Internazionale del 1974 per la Salvaguardia della Vita Umana in Mare, adottate dalla Conferenza Internazionale del 1974 per la Salvaguardia della Vita Umana in Mare, applicabili alle navi da passeggeri nuove).

Regola 41-2
Prescrizioni per navi da passeggeri che trasportano più di 36 passeggeri costruite prima del 1° ottobre 1994

1.1 I piani e i manuali prescritti dalla Regola 20 devono contenere le informazioni relative alla protezione strutturale contro gli incendi, alla segnalazione di incendi e alla estinzione di incendi richieste nella Guida emanata dall'IMO [1].

1.2 Ogni membro del servizio di ronda antincendio deve essere dotato di un apparecchio radiotelefonico ricetrasmittente portatile.

1.3 Devono essere provvisti nebulizzatori d'acqua come prescritto dalle Regole 7.6, 17.3.2 e 37.1.5.1.

1.4 Devono essere provvisti apparecchi schiumogeni portatili come prescritto dalle Regole 7.1.2, 7.2.2 e 37.1.5.2.

---

1 Si fa riferimento alle "Guidelines on the information to be provided with fire control plans and booklets required by SOLAS Regulations II-2/20 and 41-2" adottate dall'IMO con Risoluzione A.756(18).

1.5 Tutti i boccalini devono essere di tipo approvato a doppio uso (getto normale/getto a pioggia) con dispositivo di intercettazione dell'acqua.

2 Tutti i locali di alloggio e di servizio, i cofani delle scale e i corridoi devono essere provvisti di un impianto di rivelazione e segnalazione di incendi a fumo di tipo approvato soddisfacente alle norme della Regola 13. Non è necessario che tale impianto sia sistemato nei bagni privati e negli spazi aventi piccolo o nessun rischio di incendio come spazi vuoti e spazi simili. Avvisatori di incendio termici invece che a fumo devono essere installati nelle cucine.

3 Avvisatori a fumo collegati all'impianto di rivelazione e segnalazione di incendi a fumo devono essere sistemati anche entro le soffittature delle scale e dei corridoi nelle aree nelle quali le soffittature sono di materiale combustibile.

4.1 Le porte tagliafuoco a cerniera sui cofani delle scale, sulle paratie delle zone verticali principali e sulle delimitazioni delle cucine, che sono tenute normalmente aperte, devono essere a chiusura automatica e devono poter essere rilasciate da una stazione di comando centrale e da una posizione presso la porta.

4.2 Un pannello deve essere situato in una stazione di comando centrale presidiata con continuità per indicare se le porte tagliafuoco sui cofani delle scale, sulle paratie delle zone verticali principali e sulle delimitazioni delle cucine, sono chiuse.

4.3 Le condotte di estrazione dai fornelli delle cucine nelle quali è probabile che si possa accumulare grasso od unto e che attraversano locali di alloggio o spazi contenenti materiali combustibili devono essere costruite come divisioni di Classe A. Ciascuna condotta di estrazione dai fornelli delle cucine deve essere provvista di:

.1 un filtro di grasso che possa smontarsi con facilità per la pulizia a meno che non venga installato un impianto alternativo di rimozione del grasso;

.2 una serranda tagliafuoco situata all'estremità inferiore della condotta;

.3 sistemazioni azionabili dall'interno della cucina per arrestare gli estrattori dell'impianto di ventilazione;

.4 un mezzo fisso per spegnere un incendio all'interno della condotta; e

.5 portelli per ispezione e per pulizia situati in posizione adeguata.

4.4 Entro il perimetro dei cofani delle scale sono permessi soltanto locali igiene pubblici, ascensori, depositi di materiali non combustibili adibiti all'immagazzinaggio di dotazioni di sicurezza e banchi all'aperto di informazione. Gli altri spazi esistenti entro i cofani delle scale:

.1 devono essere vuoti, permanentemente chiusi e con l'impianto elettrico sconnesso; oppure

.2 devono essere separati dal cofano scala per mezzo di divisioni di Classe A conformemente alla Regola 26. Tali spazi possono avere accesso diretto ai cofani delle scale tramite porte di Classe A conformemente alla Regola 26 e a condizione che siano protetti da un impianto a "sprinklers"; tuttavia le cabine non devono avere accesso diretto al cofano scala.

4.5 Spazi diversi dai locali pubblici, corridoi, locali igiene pubblici, locali di categoria speciale, altre scale prescritte dalla Regola 28.1.5, spazi su ponti scoperti e spazi citati nel paragrafo 4.4.2, non devono avere accesso diretto ai cofani delle scale.

4.6 I locali macchine esistenti di categoria (10) descritti nella Regola 26.2.2 e retrouffici esistenti per banchi all'aperto di informazione aperti direttamente sul cofano scale possono permanere a condizione che siano protetti da avvisatori di incendio a fumo e il retroufficio per il banco di informazione contenga soltanto arredamento a limitato rischio di incendio.

4.7 In aggiunta all'illuminazione di emergenza prescritta dalle Regole II-1/42 e III/11.5, i mezzi di sfuggita comprese le scale e le uscite devono essere segnati con luci o con strisce indicatrici di materiale fotoluminescente posizionati a non più di 0,3 m sopra il ponte in tutti i punti del percorso di sfuggita compresi gli angoli e le intersezioni. Le tracce luminose devono consentire ai passeggeri di indentificare tutti i percorsi di sfuggita e di identificare agevolmente le uscite di sfuggita. Se viene impiegata illuminazione elettrica, l'energia deve essere fornita dalla fonte di energia di emergenza e deve essere realizzata in modo che l'avaria di qualsiasi luce ovvero un taglio in una striscia di illuminazione non abbia come risultato di rendere inefficace la traccia luminosa. Inoltre tutti i segni di percorsi di sfuggita e i contrassegni di localizzazione delle dotazioni antincendio devono essere di materiale fotoluminescente. L'Amministrazione deve accertarsi che l'apparato di detta illuminazione o di materiale fotoluminescente sia giudicato idoneo e venga collaudato ed installato in conformità alla Guida emanata dall'IMO [2]

4.8 Deve essere installato un impianto di allarme generale di emergenza. L'allarme deve essere udibile in tutti i locali di alloggio, in tutti i locali di lavoro non saltuario dell'equipaggio e nei ponti scoperti e il suo livello di pressione sonora deve soddisfare alle norme emanate dall'IMO [3]. L'allarme deve rimanere attivato dopo essere stato azionato fino a quando non sia manualmente disattivato oppure sia temporaneamente interrotto da un messaggio trasmesso con l'impianto di altoparlanti.

4.9 Un impianto di altoparlanti o altro mezzo efficace di comunicazione deve essere disponibile e udibile in tutti i locali di alloggio, locali pubblici, locali di servizio, stazioni di comando e ponti scoperti.

4.10 L'arredamento nei cofani delle scale deve essere limitato a componenti di arredamento per sedersi. I componenti di arredamento devono essere fissi, limitati a sei posti a sedere su ciascun ponte in ciascun cofano di scala, devono essere a limitato rischio di incendio e non devono limitare il percorso di sfuggita dei passeggeri. L'Amministrazione può permettere componenti di arredamento per sedersi addizionali nell'area di ricevimento principale entro i cofani delle scale se tali componenti sono fissi, non combustibili e non limitano il percorso di sfuggita dei passeggeri. Arredamento non è ammesso nei corridoi per passeggeri e per l'equipaggio che rappresentano percorsi di sfuggita nell'area delle cabine. In aggiunta a quanto sopra, depositi in materiale non combustibile adibiti all'immagazzinaggio di dotazioni di sicurezza prescritti dalle Regole possono essere permessi.

5 I locali di alloggio e di servizio, i cofani delle scale ed i corridoi devono essere provvisti di un impianto automatico di estinzione incendi a "sprinklers" con rivelazione e segnalazione di incendi rispondente alle norme della Regola 12 oppure alla Guida emanata dall'IMO [4] per l'approvazione di impianti a "sprinklers" equivalenti. Gli spazi senza o con piccolo rischio di incendio quali spazi vuoti e spazi simili, e i bagni privati possono non essere provvisti di impianto a "sprinklers".

---

2 Si fa riferimento alle "Guidelines for the evaluation, testing and application of low-location lighting on passenger ships" adottate dall'IMO con Risoluzione A.752(18).

3 Si fa riferimento al "Code on alarms and indicators" adottato dall'IMO con Risoluzione A.686(17).

4 Si fa riferimento alle "Guidelines for approval of sprinkler systems equivalent to that referred to in SOLAS Regulation II-2/12" adottate dall'IMO con Risoluzione A.755(18).

6.1 Tutte le scale nei locali di alloggio e di servizio devono essere di acciaio, con struttura a telaio, eccetto nel caso in cui l'Amministrazione autorizzi l'uso di altro materiale equivalente e devono essere racchiuse con divisioni di Classe "A", con efficaci mezzi di chiusura per tutte le aperture, salvo le seguenti eccezioni:

.1 non è necessario che una scala che mette in comunicazione due soli interponti sia circondata da un cofano, purché l'integrità del ponte attraversato dal vano delle scale sia garantita da adeguate paratie o porte in uno dei due interponti. Nel caso in cui una scala sia racchiusa in un interponte, il cofano della scala deve avere una protezione strutturale contro gli incendi conformemente alle tabelle per ponti della Regola 26;

.2 in un locale pubblico possono essere sistemate scale senza alcuna protezione purché esse si trovino completamente nell'interno di tale locale.

6.2 I locali macchine di categoria A devono essere provvisti di un impianto fisso di estinzione incendi soddisfacente alle norme della Regola 7.

6.3 Le condotte di ventilazione, che attraversano divisioni di zone verticali principali, devono essere provviste di una serranda tagliafuoco a chiusura automatica di sicura intercettazione in caso di avaria (fail-safe). Tale serranda deve anche poter essere chiusa a mano da entrambi i lati della divisione. Inoltre una serranda tagliafuoco a chiusura automatica di sicura intercettazione in caso di avaria con chiusura a mano dall'interno del cofano deve essere provvista in corrispondenza dell'attraversamento del cofano su tutte le condotte di ventilazione serventi sia locali di alloggio e di servizio sia cofani di scale. Condotte di ventilazione attraversanti una divisione di zona principale tagliafuoco senza servire spazi su ambo i lati ovvero attraversanti un cofano di scale senza servire quel cofano possono non essere provviste di serrande tagliafuoco a condizione che le condotte siano costruite e coibentate a norma di classe A-60 e non abbiano aperture entro il cofano della scala o sul collettore di ventilazione dal lato che non è direttamente servito.

6.4 I locali di categoria speciale ed i locali da carico Ro-Ro devono soddisfare rispettivamente alle norme delle Regole 37 e 38.

6.5 Tutte le porte tagliafuoco nei cofani delle scale, sulle paratie di zona verticale principale e le delimitazioni della cucina che sono tenute normalmente aperte devono poter essere rilasciate da una stazione di comando centrale e da una posizione presso la porta."

Annex

Amendments to chapter II-1 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974

Regulation 1
Application

Existing paragraph 3 is renumbered as paragraph 3 1 and the following new paragraph 3.2 is inserted after paragraph 3.1:

"3 2 Notwithstanding the provisions of paragraph 3 1, passenger ships which undergo repairs, alterations and modifications to meet the requirements of regulation 8.9 shall not be deemed to have undergone repairs, alterations and modifications of a major character."

Regulation 8
Stability of passenger ships in damaged condition

1 *The existing text following the title is replaced by the following:*

"(*Subject to the provisions of paragraph 9, paragraphs 2 3 1 to 2 3 4, 2.4, 5 and 6 2 apply to passenger ships constructed on or after 29 April 1990. Paragraphs 7.2, 7.3 and 7.4 apply to all passenger ships*)".

2 *The following new paragraph 2 3 5 is added after existing paragraph 2.3.4:*

"2 3 5 For passenger ships with ro-ro cargo spaces or special category spaces as defined in regulation II-2/3, constructed before 29 April 1990, the Administration may allow:

1 reduction of the minimum range of the residual righting lever curve defined in paragraph 2.3 1; and

2 calculation of the residual righting lever (GZ) referred to in paragraph 2.3 3 by the following formula:

$$GZ \text{ (in metres)} = \frac{\text{heeling moment}}{\text{displacement}}$$

provided that in no case shall GZ be less than 0 09 m "

3 *The following new paragraph 9 is inserted after existing paragraph 8:*

"9 Passenger ships with ro-ro cargo spaces or special category spaces as defined in regulation II-2/3, constructed before 29 April 1990, shall comply with the provisions of this regulation, as amended by resolution MSC.12(56), and with additional paragraph 2.3.5 not later than the date prescribed below, according to the value of A/A_{max} as defined in the annex to the Calculation Procedure to Assess the Survivability Characteristics of Existing Ro-Ro Passenger Ships When Using a Simplified Method Based upon Resolution A.265(VIII), developed by the Maritime Safety Committee at its fifty-ninth session in June 1991 (MSC/Circ.574):

Value of A/A_{max}	Date of compliance
less than 70%	1 October 1994
70% or more but less than 75%	1 October 1996
75% or more but less than 85%	1 October 1998
85% or more but less than 90%	1 October 2000
90% or more but less than 95%	1 October 2005

The provisions of this regulation need not be applied to ships having the value of A/A_{max} of 95% or more."

ALLEGATO ALLA RISOLUZIONE MSC.26(60)
(adottata il 10 aprile 1992)

EMENDAMENTI ALLA CONVENZIONE INTERNAZIONALE DEL 1974 PER LA SALVAGUARDIA DELLA VITA UMANA IN MARE

Capitolo II-1
Costruzione - Compartimentazione e Stabilità, Macchine e Impianti Elettrici

Regola 1
Applicazione

Il paragrafo 3 esistente viene rinumerato come paragrafo 3.1 e, dopo tale paragrafo, viene inserito il seguente nuovo paragrafo 3.2:

"3.2 Nonostante quanto previsto al paragrafo 3.1, le navi da passeggeri che subiscano riparazioni, cambiamenti e modifiche per soddisfare alle prescrizioni della Regola 8.9 non devono essere considerate come navi che abbiano subito riparazioni, cambiamenti e modifiche di grande importanza."

Regola 8
Stabilità delle navi da passeggeri in condizioni di avaria

1 *Il testo esistente dopo il titolo viene sostituito dal seguente:*

"(Fatto salvo quanto previsto al paragrafo 9, i paragrafi dal 2.3.1 al 2.3.4, 2.4, 5 e 6.2 si applicano alle navi da passeggeri costruite il 29 aprile 1990 o dopo tale data. I paragrafi 7.2, 7.3 e 7.4 si applicano a tutte le navi da passeggeri)".

2 *Dopo il paragrafo 2.3.4 esistente viene aggiunto il seguente nuovo paragrafo 2.3.5:*

"2.3.5 Per le navi da passeggeri con locali da carico Ro/Ro o locali di categoria speciale come definiti alla Regola II-2/3, costruite prima del 29 aprile 1990, l'Amministrazione può permettere:

1. una riduzione dell'estensione minima della curva dei bracci di stabilità positivi residui definiti al paragrafo 2.3.1; e
2. che il braccio di stabilità residua (GZ) citato al paragrafo 2.3.3 venga calcolato per mezzo della formula seguente:

$$GZ\ (\text{in metri}) = \frac{\text{momento sbandante}}{\text{dislocamento}}$$

con l'intesa che GZ non deve in alcun caso essere assunto inferiore a 0,09 m."

3 *Dopo il paragrafo 8 esistente viene inserito il seguente nuovo paragrafo 9:*

"9 Le navi da passeggeri con spazi da carico Ro/Ro o locali di categoria speciale come definiti alla Regola II-2/3, costruite prima del 29 aprile 1990, devono soddisfare alle prescrizioni della presente Regola come emendata dalla Risoluzione MSC.12(56) e al paragrafo aggiuntivo 2.3.5, non più tardi della data specificata qui di seguito, in funzione del valore di A/Amax come definito nell'Annesso alla "Calculation Procedure to Assess the Survivability Characteristics of Existing Ro-Ro Passenger Ships when Using a Simplified Method Based Upon Resolution A.265(VIII)", elaborato dal Maritime Safety Committee durante la 59-ma sessione nel giugno del 1991 (MSC/Circ.574):

Valore di A/Amax	Data entro la quale devono essere soddisfatte le prescrizioni
inferiore al 70%	1 ottobre 1994
70% o superiore, ma inferiore al 75%	1 ottobre 1996
75% o superiore, ma inferiore all' 85%	1 ottobre 1998
85% o superiore, ma inferiore al 90%	1 ottobre 2000
90% o superiore, ma inferiore al 95%	1 ottobre 2005

Non è richiesta l'applicazione delle prescrizioni della presente Regola alle navi che abbiano un valore di A/Amax uguale o superiore al 95%."

Resolution MSC.27(61)

(adopted on 11 December 1992)

Adoption of amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING FURTHER article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, hereinafter referred to as "the Convention", concerning the procedures for amending the annex to the Convention, other than the provisions of chapter I thereof,

HAVING CONSIDERED, at its sixty-first session, amendments to the Convention proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) thereof,

1. ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, the amendments to the Convention, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 April 1994 unless, prior to the date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention, or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;

3. INVITES Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 October 1994 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4 REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Contracting Governments to the Convention;

5 FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of the resolution to Members of the Organization which are not Contracting Governments to the Convention.

Annex

Amendments to the 1974 SOLAS Convention

CHAPTER II-1
Construction - Subdivision and stability, machinery and electrical installations

Access to spaces in the cargo area of oil tankers

Regulation 2
Definitions

1 *Add the following after paragraph 11*

"12 An *oil tanker* is the oil tanker defined in regulation 1 of Annex I of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973."

2 *Add a new regulation 12-2*

"**Regulation 12-2**
Access to spaces in the cargo area of oil tankers

1 This regulation applies to oil tankers constructed on or after 1 October 1994

2 Access to cofferdams, ballast tanks, cargo tanks and other spaces in the cargo area shall be direct from the open deck and such as to ensure their complete inspection Access to double bottom spaces may be through a cargo pump-room, pump-room, deep cofferdam, pipe tunnel or similar compartments, subject to consideration of ventilation aspects.

3 For access through horizontal openings, hatches or manholes, the dimensions shall be sufficient to allow a person wearing a self-contained air-breathing apparatus and protective equipment to ascend

or descend any ladder without obstruction and also to provide a clear opening to facilitate the hoisting of an injured person from the bottom of the space. The minimum clear opening should be not less than 600 mm x 600 mm.

4 For access through vertical openings, or manholes providing passage through the length and breadth of the space, the minimum clear opening should be not less than 600 mm x 800 mm at a height of not more than 600 mm from the bottom shell plating unless gratings or other footholds are provided

5 For oil tankers of less than 5,000 tonnes deadweight smaller dimensions may be approved by the Administration in special circumstances, if the ability to traverse such openings or to remove an injured person can be proved to the satisfaction of the Administration."

Regulation 37
Communication between navigating bridge and machinery space

3 *Number the present paragraph as paragraph 1 and add the following:*

"2 For ships constructed on or after 1 October 1994 the following requirements apply in lieu of the provisions of paragraph 1:

At least two independent means shall be provided for communicating orders from the navigating bridge to the position in the machinery space or in the control room from which the speed and direction of thrust of the propellers are normally controlled; one of these shall be an engine-room telegraph which provides visual indication of the orders and responses both in the machinery spaces and on the navigating bridge. Appropriate means of communication shall be provided from the navigating bridge and the engine-room to any other position from which the speed or direction of thrust of the propellers may be controlled."

Regulation 42
Emergency source of electrical power in passenger ships

4 *Insert the following paragraph after paragraph 3 2*

3.3 The following provision in paragraph 3 1.2 shall not apply to ships constructed on or after 1 October 1994

Unless a second independent means of starting the emergency generating set is provided, the single source of stored energy shall be protected to preclude its complete depletion by the automatic starting system."

Regulation 43
Emergency source of electrical power in cargo ships

5 *Insert the following paragraph after paragraph 3 2*

"3 3 The following provision in paragraph 3 1 2 shall not apply to ships constructed on or after 1 October 1994

Unless a second independent means of starting the emergency generating set is provided, the single source of stored energy shall be protected to preclude its complete depletion by the automatic starting system."

Regulation 44
Starting arrangements for emergency generating sets

6 *Insert the following paragraph after paragraph 2*

"2.1 Ships constructed on or after 1 October 1994, in lieu of the provision of the second sentence of paragraph 2, shall comply with the following requirements:

The source of stored energy shall be protected to preclude critical depletion by the automatic starting system, unless a second independent means of starting is provided. In addition, a second source of energy shall be provided for an additional three starts within 30 min unless manual starting can be demonstrated to be effective."

Regulation 45
Precautions against shock, fire and other hazards of electrical origin

7 *Insert the following after paragraph 3 2*

"3 2 1 For ships constructed on or after 1 October 1994, the requirement of paragraph 3.1 does not preclude the use of limited and locally earthed systems, provided that any possible resulting current does not flow directly through any dangerous spaces."

8 *Insert the following after paragraph 4 2.*

"4 3 Ships constructed on or after 1 October 1994, in lieu of the provisions of paragraph 4.1, shall comply with the following requirements:

1 Except as permitted by paragraph 4 3 2, earthed distribution systems shall not be used in a tanker

.2 The requirement of paragraph 4 3.1 does not preclude the use of earthed intrinsically safe circuits and in addition, under conditions approved by the Administration, the use of the following earthed systems:

.2 1 power-supplied control circuits and instrumentation circuits where technical or safety reasons preclude the use of a system with no connection to earth, provided the current in the hull is limited to not more than 5 A in both normal and fault conditions; or

2.2 limited and locally earthed systems, provided that any possible resulting current does not flow directly through any of the dangerous spaces; or

2 3 alternating current power networks of 1,000 V root mean square (line to line) and over, provided that any possible resulting current does not flow directly through any of the dangerous spaces."

CHAPTER II-2
Construction - Fire protection, fire detection and fire extinction

Fire-protection requirements of new ships

Regulation 1
Application

9 *Amend paragraph 1 1 to read.*

"1 1 Unless expressly provided otherwise, parts A, C and D of this chapter shall apply to ships the keels of which are laid or which are at a similar stage of construction on or after 1 October 1994 "

10 *Add the following to the present sentence of paragraph 2:*

"and for ships constructed before 1 October 1994 the Administration shall ensure that the requirements which are applicable under part B of chapter II-2 of SOLAS 1974, as amended by resolutions MSC.1(XLV), MSC.6(48), MSC.13(57), MSC.22(59) and MSC.24(60), are complied with."

Regulation 3
Definitions

11 *Add new paragraph 33 as follows*

"33 For ships constructed on or after 1 October 1994, in lieu of the definition of main vertical zones provided in paragraph 9, the following definition shall be applied:

Main vertical zones are those sections into which the hull, superstructure and deckhouses are divided by "A" class divisions, the mean length and width of which on any deck does not in general exceed 40 m."

Fire main and fire pump sizing

Regulation 4
Fire pumps, fire mains, hydrants and hoses

12 *Add the following after paragraph 4 2*

"[4 2] 1 Passenger ships constructed on or after 1 October 1994, in lieu of the provisions of paragraph 4.2, shall comply with the following requirements:

With the two pumps simultaneously delivering through the nozzles specified in paragraph 8 and with sufficient hydrants to provide for the quantity of water specified in paragraph 4.1, a minimum pressure of 0.4 N/mm^2 for ships of 4,000 tons gross tonnage and above and 0.3 N/mm^2 for ships of less than 4,000 tons gross tonnage shall be maintained at all hydrants."

13 *Add the following after paragraph 3 3 3*

[illegible] October 1994, the alternative means to be provided in accordance with the provisions of paragraph 3 3.3 shall be an independently driven, power-operated emergency fire pump with its source of power and sea connection located outside the machinery space."

14 *Add the following after paragraph 3 3.2 8*

"[3 3] 2 9 Ships constructed on or after 1 October 1994, in lieu of the provisions of paragraph 3 3.2.6, shall comply with the following requirements:

The space containing the fire pump shall not be contiguous to the boundaries of machinery spaces of category A or those spaces containing main fire pumps. Where this is not practicable, the common bulkhead between the two spaces shall be insulated to a standard of structural fire protection equivalent to that required for a control station in regulation 44."

Release mechanism of CO_2

Regulation 5
Fixed gas fire-extinguishing systems

15 *The following paragraphs are added after paragraph 2.4*

"**2 5** Carbon dioxide systems installed on or after 1 October 1994 shall comply with the following requirements:

1 Two separate controls shall be provided for releasing carbon dioxide into a protected space and to ensure the activities of the alarm. One control shall be used to discharge the gas from its storage containers. A second control shall be used for opening the valve of the piping which conveys the gas into the protected space.

2 The two controls shall be located inside a release box clearly identified for the particular space If the box containing the controls is to be locked, a key to the box shall be in a break-glass-type enclosure conspicuously located adjacent to the box."

Prohibition of new installations of halon systems

16 *Replace paragraph 3 1 of regulation 5 with the following:*

"3 1 The use of halogenated hydrocarbons as fire-extinguishing media is only permitted in machinery spaces, pump-rooms and in cargo spaces intended solely for the carriage of vehicles which are not carrying any cargo. New installations of halogenated hydrocarbon systems shall be prohibited on all ships."

Regulation 13
Fixed fire detection and fire alarm systems

17 *Replace paragraph 1 6 with the following*

"1 6 Indicating units shall, as a minimum, denote the section in which a detector or manually operated call point has operated At least one unit shall be so located that it is easily accessible to responsible members of the crew at all times, when at sea or in port, except when the ship is out of service. One indicating unit shall be located on the navigating bridge if the control panel is located in the main fire control station."

18 *Replace paragraph 1 8 with the following*

"1 8 Where the fire detection system does not include means of remotely identifying each detector individually, no section covering more than one deck within accommodation, service and control stations shall normally be permitted except a section which covers an enclosed stairway. In order to avoid delay in identifying the source of fire, the number of enclosed spaces included in each section shall be limited as determined by the Administration. In no case shall more than 50 enclosed spaces be permitted in any section. If the detection system is fitted with remotely and individually identifiable fire detectors, the sections may cover several decks and serve any number of enclosed spaces."

19 *Replace paragraph 1 9 with the following*

"1 9 In passenger ships, if there is no fire detection system capable of remotely and individually identifying each detector, a section of detectors shall not serve spaces on both sides of the ship nor on more than one deck and neither shall it be situated in more than one main vertical zone except that the Administration, if it is satisfied that the protection of the ship against fire will not thereby be reduced, may permit such a section of detectors to serve both sides of the ship and more than one deck. In passenger ships fitted with individually identifiable fire detectors, a section may serve spaces on both sides of the ship and on several decks but may not be situated in more than one main vertical zone."

20 *Add the following paragraph 1 15*

"1 15 Fire-detection systems with a zone address identification capability fitted on or after 1 October 1994 shall be so arranged that:

- a loop cannot be damaged at more than one point by a fire;
- means are provided to ensure that any fault (e g. power break, short circuit, earth) occurring in the loop will not render the whole loop ineffective;
- all arrangements are made to enable the initial configuration of the system to be restored in the event of failure (electrical, electronic, informatic);
- the first initiated fire alarm will not prevent any other detector from initiating further fire alarms."

Regulation 20
Fire control plans and fire drills

20 *A new paragraph 4 is added as follows*

"4 In ships carrying more than 36 passengers, plans and booklets required by this regulation shall provide information regarding fire protection, fire detection and fire extinction based on the guidelines issued by the Organization.*"

Regulation 24
Main vertical zones and horizontal zones

22 *Amend paragraph 1.1 to read*

"1 1 In ships carrying more than 36 passengers, the hull, superstructure and deckhouses shall be subdivided into main vertical zones by "A-60" class divisions Steps and recesses shall be kept to a minimum but where they are necessary they shall also be "A-60" class divisions Where a category 26.2.2(5), 26.2.2(9) or 26 2.2(10) space is on one side of the division the standard may be reduced to "A-0"."

23 *Amend paragraph 2 to read*

"2 As far as practicable, the bulkheads forming the boundaries of the main vertical zones above the bulkhead deck shall be in line with watertight subdivision bulkheads situated immediately below the bulkhead deck The length and width of main vertical zones may be extended to a maximum of 48 m in order to bring the ends of main vertical zones to coincide with watertight subdivision bulkheads or in order to accommodate a large public space extending for the whole length of the main vertical zone provided that the total area of the main vertical zone is not greater than 1,600 m² on any deck. The length or width of a main vertical zone is the maximum distance between the furthermost points of the bulkheads bounding it."

24 *In paragraph 4, delete the reference to table 26 3*

Regulation 25
Bulkheads within a main vertical zone

25 *Add the following at the beginning of the first sentence of paragraph 2:*

"In ships carrying not more than 36 passengers,"

26 *Replace paragraph 3 with the following*

"3 All bulkheads required to be "B" class divisions, except corridor bulkheads prescribed in paragraph 2, shall extend from deck to deck and to the shell or other boundaries unless the continuous "B" class ceilings or linings fitted on both sides of the bulkheads are at least of the same fire resistance as the bulkhead, in which case the bulkhead may terminate at the continuous ceiling or lining."

Regulation 26
Fire integrity of bulkheads and decks in ships carrying more than 36 passengers

27 *Amend paragraph 2 1 to read.*

"[2] 1 Table 26 1 shall apply to bulkheads not bounding either main vertical zones or horizontal zones. Table 26.2 shall apply to decks not forming steps in main vertical zones nor bounding horizontal zones."

28 *In paragraph 2 2(3), delete the words* "and lobbies"

29 *Amend paragraph 2 2(4) to read*

"(4) *Evacuation stations and external escape routes*

Survival craft stowage area

* Refer to the guidelines to be developed by the Organization

Open deck spaces and enclosed promenades forming lifeboat and liferaft embarkation and lowering stations

Muster stations, internal and external

External stairs and open decks used for escape routes

The ship's side to the waterline in the lightest seagoing condition, superstructure and deckhouse sides situated below and adjacent to the liferaft and evacuation slide embarkation areas."

30 *In paragraph 2 2(7), add* "Operating rooms " *at the end*

31 *Delete* "Operating rooms " *from paragraph 2 2(9)*

32 *In paragraph 2 2(11), delete the word* "emergency" *between* "driving" *and* "generators" [*ninth item*], *delete* "special category spaces" *in the title, and delete the tenth item* ["Special category spaces . only apply)."].

33 *Delete paragraphs 2 4 and 2 5, and renumber the present paragraph 2.6 as new paragraph 2 4.*

34 *Delete the present paragraph 2 7, and add a new paragraph 2 5 as follows*

"[2] 5 The Administration shall determine in respect of category (5) spaces whether the insulation values in table 26.1 shall apply to ends of deckhouses and superstructures, and whether the insulation values in table 26.2 shall apply to weather decks. In no case shall the requirements of category (5) of table 26.1 or 26.2 necessitate enclosure of spaces which in the opinion of the Administration need not be enclosed."

35 *Replace tables 26 1 and 26 2 with the following*

"Table 26.1 – Bulkheads not bounding either main vertical zones or horizontal zones

Spaces		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Control stations	(1)	B-0a	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60	A-60
Stairways	(2)		A-0a	A-0	A-0	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0c	A-0	A-15	A-30	A-15	A-30
Corridors	(3)			B-15	A-60	A-0	B-15	B-15	B-15	B-15	A-0	A-15	A-30	A-0	A-30
Evacuation stations and external escape routes	(4)					A-0	A-60b	A-60b	A-60b	A-0	A-0	A-60b	A-60b	A-60b	A-60b
Open deck spaces	(5)					—	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0a	A-0	A-0
Accommodation spaces of minor fire risk	(6)						B-0	B-0	B-0	C	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30
Accommodation spaces of moderate fire risk	(7)							B-0	B-0	C	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60
Accommodation spaces of greater fire risk	(8)								B-0	C	A-0	A-30	A-60	A-15	A-60
Sanitary and similar spaces	(9)									C	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Tanks, voids and auxiliary machinery spaces having little or no fire risk	(10)										A-0a	A-0	A-0	A-0	A-0
Auxiliary machinery spaces, cargo spaces, cargo and other oil tanks and other similar spaces of moderate fire risk	(11)											A-0a	A-0	A-0	A-15
Machinery spaces and main galleys	(12)												A-0a	A-0	A-60
Store-rooms, workshops, pantries etc.	(13)													A-0a	A-0
Other spaces in which flammable liquids are stowed	(14)														A-30

See notes following table 26.2.

Notes To be applied to tables 26 1 to 26 2

[a] Where adjacent spaces are in the same numerical category and superscript [a] appears a bulkhead or deck between such spaces need not be fitted if deemed unnecessary by the Administration. For example, in category (12) a bulkhead need not be required between a galley and its annexed pantries provided the pantry bulkhead and decks maintain the integrity of the galley boundaries. A bulkhead is, however, required between a galley and a machinery space even though both spaces are in category (12).

[b] The ship's side, to the waterline in the lightest seagoing condition, superstructure and deckhouse sides situated below and adjacent to the liferafts and evacuation slides may be reduced to "A-30".

[c] Where public toilets are installed completely within the stairway enclosure the public toilet bulkhead within the stairway enclosure can be of "B" class integrity."

36 *Delete tables 26 3 and 26 4*

Regulation 28
Means of escape

37 *Delete* "accommodated or" *from the last sentence of paragraph 1.1*

38 *Replace paragraph 1 4 with the following:*

"[1] 4 A corridor, lobby, or part of a corridor from which there is only one route of escape shall be prohibited "

39 *Replace paragraph 1 5 with the following*

"[1] 5 At least one of the means of escape required by paragraphs 1 1 and 1.2 shall consist of a readily accessible enclosed stairway, which shall provide continuous fire shelter from the level of its origin to the appropriate lifeboat and liferaft embarkation decks, or to the uppermost weather deck if the embarkation deck does not extend to the main vertical zone being considered. In the latter case, direct access to the embarkation deck by way of external open stairways and passageways shall be provided and shall have emergency lighting in accordance with regulation III/11.5 and slip-free surfaces underfoot. Boundaries facing external open stairways and passageways forming part of an escape route and boundaries in such a position that their failure during a fire would impede escape to the embarkation deck shall have fire integrity, including insulation values, in accordance with the tables in regulation II-2/26. The widths, number and continuity of escapes shall be as follows:

Table 26.2 - Decks not forming steps in main vertical zones nor bounding horizontal zones

Space below ↓ Space above →		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Control stations	(1)	A-30	A-30	A-15	A-0	A-0	A-0	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-60
Stairways	(2)	A-0	A-0	—	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30
Corridors	(3)	A-15	A-0	A-0[a]	A-60	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30
Evacuation stations and external escape routes	(4)	A-0	A-0	A-0	A-0	—	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Open deck spaces	(5)	A-0	A-0	A-0	A-0	—	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Accommodation spaces of minor fire risk	(6)	A-60	A-15	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Accommodation spaces of moderate fire risk	(7)	A-60	A-15	A-15	A-60	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Accommodation spaces of greater fire risk	(8)	A-60	A-15	A-15	A-60	A-0	A-15	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Sanitary and similar spaces	(9)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Tanks, voids and auxiliary machinery spaces having little or no fire risk	(10)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0[a]	A-0	A-0	A-0	A-0
Auxiliary machinery spaces, cargo spaces, cargo and other oil tanks and other similar spaces of moderate fire risk	(11)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0[a]	A-0	A-0	A-30
Machinery spaces and main galleys	(12)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-30	A-30[a]	A-0	A-60
Store-rooms, workshops, pantries etc.	(13)	A-60	A-30	A-15	A-60	A-0	A-15	A-30	A-30	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Other spaces in which flammable liquids are stowed	(14)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-30	A-60	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0

5 1 Stairways shall not be less than 900 mm in clear width Stairways shall be fitted with handrails on each side. The minimum clear width of stairways shall be increased by 10 mm for every one person provided for in excess of 90 persons. The maximum clear width between handrails where stairways are wider than 900 mm shall be 1,800 mm The total number of persons to be evacuated by such stairways shall be assumed to be two thirds of the crew and the total number of passengers in the areas served by such stairways. The width of the stairways shall conform to standards not inferior to those adopted by the Organization.*

5 2 All stairways sized for more than 90 persons shall be aligned fore and aft

5 3 Doorways and corridors and intermediate landings included in means of escape shall be sized in the same manner as stairways.

5 4 Stairways shall not exceed 3 5 m in vertical rise without the provision of a landing and shall not have an angle of inclination greater than 45°

5 5 Landings at each deck level shall be not less than 2 m^2 in area and shall increase by 1 m^2 for every 10 persons provided for in excess of 20 persons but need not exceed 16 m^2, except for those landings servicing public spaces having direct access onto the stairway enclosure."

40 *Add new paragraphs 1 9 and 1 10 as follows*

"[1] 9 Where the Administration has granted dispensation under the provisions of paragraph 1.1, this sole means of escape shall provide safe escape. However, stairways shall not be less than 800 mm in clear width with handrails on both sides.

10 In addition to the emergency lighting required by regulations II-1/42 and III/11 5, the means of escape, including stairways and exits, shall be marked by lighting or photoluminescent strip indicators placed not more than 0.3 m above the deck at all points of the escape route including angles and intersections The marking must enable passengers to identify all the routes of escape and readily identify the escape exits. If electric illumination is used, it shall be supplied by the emergency source of power and it shall be so arranged that the failure of

* Refer to the standards to be developed by the Organization

any single light or cut in a lighting strip will not result in the marking being ineffective Additionally, all escape route signs and fire equipment location markings shall be of photoluminescent material or marked by lighting. The Administration shall ensure that such lighting or photoluminescent equipment has been evaluated, tested and applied in accordance with the guidelines developed by the Organization.*"

41 *Add new paragraph 3 3 as follows*

"3.3 Two means of escape shall be provided from a machinery control room located within a machinery space, at least one of which will provide continuous fire shelter to a safe position outside the machinery space."

Regulation 29
Protection of stairways and lifts in accommodation and service spaces

42 *Replace paragraph 2 with the following*

"2 Stairway enclosures shall have direct access to the corridors and be of a sufficient area to prevent congestion, having in view the number of persons likely to use them in an emergency. Within the perimeter of such stairway enclosures, only public toilets, lockers of non-combustible material providing storage for safety equipment and open information counters are permitted. Only public spaces, corridors, public toilets, special category spaces, other escape stairways required by regulation 28.1.5 and external areas are permitted to have direct access to these stairway enclosures."

Regulation 30
Openings in "A" class divisions

43 *Replace paragraph 4 with the following*

"4 Fire doors in main vertical zone bulkheads and stairway enclosures shall satisfy the following requirements:

.1 The doors shall be self-closing and be capable of closing with an angle of inclination of up to 3.5° opposing closure, and shall have an approximately uniform rate of closure of no more than 40 s and no less than 10 s with the ship in the upright position.

* Refer to the guidelines to be developed by the Organization

.2 Remote controlled sliding or power-operated doors shall be equipped with an alarm that sounds at least 5 s but no more than 10 s before the door begins to move and continues sounding until the door is completely closed. A door designed to re-open upon contacting an object in its path shall re-open sufficiently to allow a clear passage of at least 0.75 m but no more than 1 m.

.3 All doors shall be capable of remote and automatic release from a continuously manned central control station, either simultaneously or in groups, and also individually from a position at both sides of the door. Indication must be provided at the fire control panel in the continuously manned central control station whether each of the remote-controlled doors are closed. The release mechanism shall be so designed that the door will automatically close in the event of disruption of the control system or central power supply. Release switches shall have an on–off function to prevent automatic resetting of the system. Hold-back hooks not subject to central control station release are prohibited.

.4 Local power accumulators for power-operated doors shall be provided in the immediate vicinity of the doors to enable the doors to be operated at least 10 times (fully opened and closed) using the local controls.

.5 Double-leaf doors equipped with a latch necessary to their fire integrity shall have a latch that is automatically activated by the operation of the doors when released by the system.

.6 Doors giving direct access to special category spaces which are power-operated and automatically closed need not be equipped with the alarms and remote-release mechanisms required in .2 and .3."

44 *In paragraph 5, add the following words at the beginning:*

"In ships carrying not more than 36 passengers,"

45 *In paragraph 6, add the following words at the end of the first sentence.*

", provided that there is no requirement for such boundaries to have "A" class integrity in regulation 33.3"

46 *Insert new paragraph 7 as follows*

".7 All "A" class doors located in stairways, public spaces and main vertical zone bulkheads in escape routes shall be equipped with a self-closing hose port of material, construction and fire resistance which is equivalent to the door into which it is fitted, and shall be a 150 mm square clear opening with the door closed and shall be inset into the lower edge of the door, opposite the door hinges or, in the case of sliding doors, nearest the opening."

Regulation 31
Openings in "B" class divisions

47 *Renumber paragraph 1 as paragraph 1.1 and amend the first sentence to read:*

"Doors and door frames in "B" class divisions and means of securing them shall provide a method of closure which shall have resistance to fire equivalent to that of the divisions* except that ventilation openings may be permitted in the lower portion of such doors.

* Refer to the Recommendation on Fire Test Procedures for "A", "B" and "F" Class Divisions, adopted by resolution A.517(13).

48 *Add new paragraph 1.2 to read*

"1.2 Cabin doors in "B" class divisions shall be of a self-closing type Hold-backs are not permitted."

49 *In paragraph 3, add the following at the beginning:*

"In ships carrying not more than 36 passengers"

Regulation 32
Ventilation systems

Paragraph 1.1 is revised by deleting "16.2 to 16.9" *at the end of the sentence and replacing it with* "16.2 to 16.6, 16.8 and 16.9".

50 *Replace paragraph 1.5 with the following*

"1.5 Stairway enclosures shall be ventilated and shall be served only by an independent fan and duct system which shall not serve any other spaces in the ventilation system."

The following new paragraphs 1 8 and 1 9 are inserted.

"1 8 Ventilation ducts shall be provided with suitably located hatches for inspection and cleaning, where reasonable and practicable

1 9 Exhaust ducts from galley ranges in which grease or fat is likely to accumulate shall meet the requirements of regulation 16.3.2.1 and 16.3.2.2 and shall be fitted with:

.1 a grease trap readily removable for cleaning unless an alternative approved grease removal system is fitted;

.2 a fire damper located in the lower end of the duct which is automatically and remotely operated, and in addition a remotely operated fire damper located in the upper end of the duct;

3 a fixed means for extinguishing a fire within the duct;

.4 remote-control arrangements for shutting off the exhaust fans and supply fans, for operating the fire dampers mentioned in .2 and for operating the fire-extinguishing system, which shall be placed in a position close to the entrance to the galley. Where a multi-branch system is installed, means shall be provided to close all branches exhausting through the same main duct before an extinguishing medium is released into the system; and

5 suitably located hatches for inspection and cleaning."

Regulation 33
Windows and sidescuttles

51 *Amend paragraph 2 to read*

"2 Notwithstanding the requirements of the tables in regulations 26 and 27, all windows and sidescuttles in bulkheads separating accommodation and service spaces and control stations from weather shall be constructed with frames of steel or other suitable material. The glass shall be retained by a metal glazing bead or angle."

52 *Add new paragraph 3 as follows*

"3 Windows facing life-saving appliances, embarkation and muster areas, external stairs and open decks used for escape routes, and windows situated below liferaft and escape slide embarkation areas shall have fire integrity as required in the tables in regulation 26 Where automatic dedicated sprinkler heads are provided for windows, "A-0" windows may be accepted as equivalent. Windows located in the ship's side below the lifeboat embarkation areas shall have fire integrity at least equal to "A-0" class."

Regulation 34
Restricted use of combustible materials

53 *Insert the words* "draught stops," *between* "grounds," *and* "ceilings" *in the first sentence of paragraph 1.*

54 *Amend paragraph 6 to read*

"6 Furniture in stairway enclosures shall be limited to seating It shall be fixed, limited to six seats on each deck in each stairway enclosure, be of restricted fire risk, and shall not restrict the passenger escape route. The Administration may permit additional seating in the main reception area within a stairway enclosure if it is fixed, non-combustible and does not restrict the passenger escape route. Furniture shall not be permitted in passenger and crew corridors forming escape routes in cabin areas. In addition to the above, lockers of non-combustible material, providing storage for safety equipment required by regulations, may be permitted.*"

Regulation 36
Fixed fire detection and fire alarm systems,
automatic sprinkler, fire detection and fire alarm systems

55 *Replace regulation 36 with the following*

'**Regulation 36**
Fixed fire detection and fire alarm systems and
automatic sprinkler, fire detection and fire alarm systems

1 In passenger ships carrying not more than 36 passengers there shall be installed throughout each separate zone, whether vertical or horizontal, in all accommodation and service spaces and, where it is considered necessary by the Administration, in control stations, except spaces which afford no substantial fire risk such as void spaces, sanitary spaces, etc., either:

.1 a fixed fire detection and fire alarm system of an approved type and complying with the requirements of regulation 13 and so installed and arranged as to detect the presence of fire in such spaces; or

* Refer to the Recommendation on Fire Test Procedures for Upholstered Furniture adopted by the Organization by resolution A.652(16), and to the Fire Test Procedures for Ignitability of Bedding Components, adopted by the Organization by resolution A.688(17).

2 an automatic sprinkler, fire detection and fire alarm system of an approved type and complying with the requirements of regulation 12 or the guidelines developed by the Organization* for an approved equivalent sprinkler system and so installed and arranged as to protect such spaces and, in addition, a fixed fire detection and fire alarm system of an approved type complying with the requirements of regulation 13 and so installed and arranged as to provide smoke detection in corridors, stairways and escape routes within accommodation spaces

2 Passenger ships carrying more than 36 passengers shall be equipped with an automatic sprinkler, fire detection and fire alarm system of an approved type and complying with the requirements of regulation 12, or the guidelines developed by the Organization* for an approved equivalent sprinkler system in all service spaces, control stations and accommodation spaces, including corridors and stairways. Alternatively, control stations where water may cause damage to essential equipment may be fitted with an approved fixed fire-extinguishing system of another type. A fixed fire detection and fire alarm system of an approved type shall be installed, complying with the requirements of regulation 13 and so installed and arranged as to provide smoke detection in service spaces, control stations and accommodation spaces, including corridors and stairways. Smoke detectors need not be fitted in private bathrooms and galleys. Spaces having little or no fire risk such as voids, public toilets and similar spaces need not be fitted with an automatic sprinkler system or fixed fire detection and alarm system."

Regulation 37
Protection of special category spaces

56 *Amend paragraph 1 2 i to read as follows*

"1 2 1 In passenger ships carrying more than 36 passengers the boundary bulkheads and decks of special category spaces shall be insulated to "A-60" class standard. However, where a category 26.2.2(5), 26.2.2(9) or 26 2.2(10) space is on one side of the division the standard may be reduced to "A-0"."

57 *Renumber existing paragraph 1 2 2 as 1 2 3 and insert new paragraph 1.2.2 to read:*

"1 2 2 In passenger ships carrying not more than 36 passengers the boundary bulkheads of special category spaces shall be insulated as required for category (11) spaces in table 27.1 and the horizontal boundaries as required for category (11) spaces in table 27.2."

* Refer to the guidelines to be developed by the Organization

Regulation 40
Fire patrols, detection, alarms and public address systems

58 *Add the words* "and open decks" *at the end of paragraph 5.*

59 *Paragraph 5 is amended to add after the last sentence:*

"Each member of the fire patrol shall be provided with a two-way portable radiotelephone apparatus."

60 *Add new paragraphs 7.1 to 7.2*

"7 1 Passenger ships carrying more than 36 passengers shall have the detection alarms for the systems required by regulation 36.2 centralized in a continuously manned central control station. In addition, controls for remote closing of the fire doors and shutting down the ventilation fans shall be centralized in the same location. The ventilation fans shall be capable of reactivation by the crew at the continuously manned control station. The control panels in the central control station shall be capable of indicating open or closed positions of fire doors and closed or off status of the detectors, alarms and fans. The control panel shall be continuously powered and should have an automatic change-over to standby power supply in case of loss of normal power supply. The control panel shall be powered from the main source of electrical power and the emergency source of electrical power defined by regulation II-1/42 unless other arrangements are permitted by the regulations, as applicable.

7 2 The control panel shall be designed on the fail-safe principle, e g an open detector circuit shall cause an alarm condition, as noted in regulations II-2/13.1.3 and II-1/51 1 4."

Regulation 59
Venting, purging, gas-freeing and ventilation

60-1 *The following new paragraph 4 should be inserted after the existing paragraph 3:*

"4 **Inerting, ventilation and gas measurement**

4 1 This paragraph shall apply to oil tankers constructed on or after 1 October 1994

4 2 Double hull and double bottom spaces shall be fitted with suitable connections for the supply of air

4 3 On tankers required to be fitted with inert gas systems

1 double hull spaces shall be fitted with suitable connections for the supply of inert gas;

2 where hull spaces are connected to a permanently fitted inert gas distribution system, means shall be provided to prevent hydrocarbon gases from the cargo tanks entering the double hull spaces through the system;

3 where such spaces are not permanently connected to an inert gas distribution system, appropriate means shall be provided to allow connection to the inert gas main.

4 4 1 Suitable portable instruments for measuring oxygen and flammable vapour concentrations shall be provided In selecting these instruments, due attention shall be given to their use in combination with the fixed gas-sampling-line systems referred to in paragraph 4.4.2.

4 4 2 Where the atmosphere in double hull spaces cannot be reliably measured using flexible gas sampling hoses, such spaces shall be fitted with permanent gas sampling lines. The configuration of such line systems shall be adapted to the design of such spaces.

4 4 3 The materials of construction and the dimensions of gas sampling lines shall be such as to prevent restriction. Where plastic materials are used, they should be electrically conductive."

CHAPTER III
Life-saving appliances and arrangements

Regulation 50
General emergency alarm system

61 *Delete the full stop at the end of the regulation and add the following:*

"and open decks, and its sound pressure level shall comply with the standard developed by the Organization * The alarm shall continue to function after it has been triggered until it is manually turned off or is temporarily interrupted by a message on the public address system "

* Refer to the Code on Alarms and Indicators adopted by the Organization by resolution A.606(17).

CHAPTER IV
Radiocommunications

Regulation 13
Sources of energy

62 *Replace the existing text of paragraphs 2 1 to 2 3 with*

.1 1 h on ships provided with an emergency source of electrical power, if such source of power complies fully with all relevant provisions of regulation II-1/42 or 43, including the supply of such power to the radio installations; and

2 6 h on ships not provided with an emergency source of electrical power complying fully with all relevant provisions of regulation II-1/42 or 43, including the supply of such power to the radio installations."

63 *In paragraph 4, replace* "2 1, 2 2 or 2 3" *with* "2 1 or 2.2"

Regulation 14
Performance standards

64 *Replace* " by prescribed" *in paragraph 2 with* "prescribed by".*

* This correction has already been made in the 1992 Consolidated Edition of SOLAS 197[illegible]

Risoluzione MSC.27(61)
(adottata l'11 Dicembre 1992)
Adozione degli emendamenti
alla Convenzione Internazionale del 1974 per la Salvaguardia della Vita Umana in Mare

Il Comitato per la Sicurezza Marittima,

Richiamando l'Articolo 28(b) della Convenzione sull'Organizzazione Marittima Internazionale relativo alle funzioni del Comitato,

Richiamando inoltre l'articolo VIII(b) della Convenzione Internazionale del 1974 per la Salvaguardia della Vita Umana in Mare, di seguito definita come "la Convenzione", relativa alle procedure per emendare l'Annesso alla Convenzione, diverse dalle disposizioni del capitolo I della stessa,

Dopo aver considerato, nella sua sessantunesima sessione,le proposte di emendamento della Convenzione, divulgate in conformità all'articolo VIII(b)(i) della stessa,

1. ADOTTA, in conformità con l'articolo VIII(b)(iv) della Convenzione, gli emendamenti alla Convenzione il testo dei quali é enunciato nell'annesso alla presente risoluzione;

2. STABILISCE , in conformità con l'articolo VIII(b)(vi)(2)(bb) della Convenzione, che gli emendamenti si riterranno accettati il 1 aprile 1994 a meno che, prima di tale data, oltre un terzo dei Governi Contraenti della Convenzione, o dei Governi Contraenti le cui flotte mercantili costituiscono nell'insieme non meno del 50% del tonnellaggio lordo della flotta mercantile mondiale, non abbia notificato le proprie obiezioni agli emendamenti;

3. INVITA i Governi Contraenti a prendere nota che, in conformità con l'articolo VIII(b)(vii)(2) della Convenzione, gli emendamenti entreranno in vigore il 1 Ottobre 1994 al momento della loro accettazione, in conformità con il paragrafo 2 di cui sopra;

4. CHIEDE al Segretario Generale, in conformità con l'articolo VIII(b)(v) della Convenzione, di trasmettere copie certificate conformi della presente Risoluzione ed il testo degli emendamenti contenuti nell'annesso a tutti i Governi Contraenti della Convenzione;

5. CHIEDE INOLTRE al Segretario Generale di far pervenire copie della presente Risoluzione ai Membri dell'Organizzazione che non sono Governi Contraenti della Convenzione.

ALLEGATO ALLA RISOLUZIONE MSC.27(61)
(adottata l'11 dicembre 1992)

EMENDAMENTI ALLA CONVENZIONE INTERNAZIONALE DEL 1974 PER LA SALVAGUARDIA DELLA VITA UMANA IN MARE

Capitolo II-1
Costruzione - Compartimentazione e Stabilità, Macchine e Impianti Elettrici

ACCESSO AGLI SPAZI NELLA ZONA DEL CARICO DI NAVI PETROLIERE

Regola 2
Definizioni

1 *Dopo il paragrafo 11 della Regola 2 aggiungere quanto segue:*

"12 Una nave petroliera è la nave petroliera definita alla Regola 1 dell'Annesso I del Protocollo del 1978 relativo alla Convenzione Internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento dovuto alle navi."

2 *Aggiungere la nuova Regola 12-2:*

"Regola 12-2
Accesso agli spazi nella zona del carico di navi petroliere

1 La presente regola si applica alle navi petroliere costruite il 1° ottobre 1994 o dopo tale data.

2 L'accesso alle intercapedini, alle cisterne di zavorra, alle cisterne del carico e agli altri spazi entro la zona del carico deve avvenire direttamente da un ponte scoperto e deve essere tale da assicurare la loro completa ispezione. L'accesso agli spazi del doppio fondo può avvenire attraverso un locale pompe del carico, un locale pompe, un'intercapedine alta, una galleria tubi o compartimenti similari, fatta salva la considerazione degli aspetti connessi alla ventilazione.

3 Per l'accesso attraverso aperture orizzontali, boccaporte o passi d'uomo, le dimensioni devono essere sufficienti a consentire a una persona indossante un apparecchio autorespiratore e un equipaggiamento protettivo di salire o scendere per qualsiasi scala senza alcun impedimento e inoltre

ad offrire apertura netta atta a facilitare il sollevamento di una persona ferita dal fondo dello spazio in questione. La minima apertura netta non deve essere inferiore a 600 mm per 600 mm.

4 Per l'accesso attraverso aperture verticali o passi d'uomo che consentano il passaggio attraverso la lunghezza e la larghezza dello spazio, la minima apertura netta deve essere non inferiore a 600 mm per 800 mm ad un'altezza non superiore a 600 mm dal fasciame del fondo a meno che non siano previsti carabottini o altri appigli per i piedi.

5 Per le navi petroliere di portata lorda minore di 5000 tonnellate possono essere approvate dall'Amministrazione, in particolari circostanze, dimensioni inferiori, qualora possa essere provata a soddisfazione dell'Amministrazione la possibilità di passare attraverso tali aperture o di portare fuori una persona ferita."

* * * *

Regola 37
Comunicazioni tra la plancia e i locali macchine

3 *Numerare il paragrafo esistente come paragrafo 1 e aggiungere quanto segue:*

"2 Per le navi costruite il 1° ottobre 1994 o dopo tale data si applicano le seguenti prescrizioni, anziché quanto disposto dal paragrafo 1:

Devono esservi almeno due mezzi indipendenti per comunicare gli ordini dalla plancia al posto nel locale macchine o nella centrale di comando, dal quale sono normalmente comandate la velocità e la direzione della spinta delle eliche: uno di questi mezzi deve essere un telegrafo di macchina che fornisca indicazione visiva degli ordini trasmessi e delle relative risposte sia nei locali macchine che in plancia. Devono esservi appropriati mezzi di comunicazione dalla plancia e dal locale macchine ad ogni altra posizione dalla quale possano essere comandate la velocità o la direzione della spinta delle eliche."

Regola 42
Fonte di emergenza di energia elettrica nelle navi da passeggeri

4 *Dopo il paragrafo 3.2 della Regola 42 inserire il seguente paragrafo:*

"3.3 La seguente disposizione del paragrafo 3.1.2 non si applica alle navi costruite il 1° ottobre 1994 o dopo tale data:

a meno che non sia previsto un secondo mezzo indipendente per avviare il gruppo elettrogeneratore di emergenza, l'unica fonte di energia accumulata deve essere protetta in modo da prevenire la sua scarica completa dovuta all'impianto di avviamento automatico."

Regola 43
Fonte di emergenza di energia elettrica nelle navi da carico

5 *Dopo il paragrafo 3.2 della Regola 43 inserire il seguente paragrafo:*

"3.3 La seguente disposizione del paragrafo 3.1.2 non si applica alle navi costruite il 1° ottobre 1994 o dopo tale data:

a meno che non sia previsto un secondo mezzo indipendente per avviare il gruppo elettrogeneratore di emergenza, l'unica fonte di energia accumulata deve essere protetta in modo da prevenire la sua scarica completa dovuta all'impianto di avviamento automatico."

Regola 44
Mezzi di avviamento per i gruppi elettrogeneratori di emergenza

6 *Dopo il paragrafo 2 della Regola 44 inserire il seguente paragrafo:*

"2.1 Le navi costruite il 1° ottobre 1994 o dopo tale data devono soddisfare alle seguenti prescrizioni, anzichè a quanto disposto dal secondo periodo del paragrafo 2:

La fonte di energia accumulata deve essere protetta in modo da prevenire la sua scarica, con conseguenti condizioni critiche, da parte dell'impianto di avviamento automatico, a meno che non sia previsto un secondo mezzo indipendente di avviamento automatico. Inoltre deve esservi una seconda fonte di energia per tre ulteriori avviamenti entro 30 minuti, a meno che non possa essere dimostrato che l'avviamento manuale è efficace."

Regola 45
Precauzioni contro la folgorazione, l'incendio e altri pericoli di natura elettrica

7 *Dopo il paragrafo 3.2 della Regola 45 inserire quanto segue:*

"3.2-1 Per le navi costruite il 1° ottobre 1994 o dopo tale data le prescrizioni del paragrafo 3.1 non precludono l'impiego di impianti limitati e collegati a massa localmente, purchè qualsiasi corrente che ne possa risultare non passi direttamente attraverso alcuno degli spazi pericolosi."

8 *Dopo il paragrafo 4.2 inserire quanto segue:*

"4.3 Le navi costruite il 1° ottobre 1994 o dopo tale data devono soddisfare alle seguenti prescrizioni, anzichè a quanto disposto al paragrafo 4.1:

.1 Fatto salvo quanto permesso dal paragrafo 4.3.2, impianti di distribuzione con collegamento a massa non devono essere usati nelle navi cisterna.

.2 Le prescrizioni del paragrafo 4.3.1 non precludono l'impiego di circuiti a sicurezza intrinseca con collegamento a massa e inoltre, subordinatamente a condizioni approvate dall'Amministrazione, l'impiego dei seguenti impianti con collegamento a massa:

.2.1 circuiti di comando e circuiti di strumentazione, alimentati da energia elettrica, per i quali ragioni tecniche o di sicurezza precludano l'impiego di un impianto senza collegamento a massa, purchè la corrente nello scafo sia limitata a non più di 5 ampere sia in condizioni normali che di guasto; oppure

.2.2 impianti limitati e collegati a massa localmente, purchè qualsiasi corrente che ne possa risultare non passi direttamente attraverso alcuno degli spazi pericolosi; oppure

.2.3 reti di distribuzione di energia elettrica a corrente alternata di tensione uguale o superiore a 1.000 V, valore efficace (tensione di linea), purchè qualsiasi corrente che ne possa risultare non passi direttamente attraverso alcuno degli spazi pericolosi."

Capitolo II-2
Costruzione - Protezione Antincendio, Rivelazione ed Estinzione degli Incendi

PRESCRIZIONI RELATIVE ALLA PROTEZIONE ANTINCENDIO DI NAVI NUOVE

Regola 1
Applicazione

9 *Modificare il paragrafo 1.1 come segue:*

"**1.1** Ove non altrimenti disposto, le Parti A, C e D del presente Capitolo si applicano a navi la cui chiglia venga impostata o che si trovino ad un equivalente stadio di costruzione il 1° luglio 1986 o dopo tale data, e la Parte B del presente Capitolo si applica alle navi la cui chiglia venga impostata o che si trovino ad un equivalente stadio di costruzione il 1° ottobre 1994 o dopo tale data."

10 *Aggiungere al testo esistente del paragrafo 2 quanto segue:*

"e per le navi costruite prima del 1° ottobre 1994 l'Amministrazione deve assicurarsi che siano soddisfatte le norme applicabili della Parte B del Capitolo II-2 della Convenzione Internazionale del 1974 per la Salvaguardia della Vita Umana in Mare, come emendata dalle Risoluzioni MSC.1(XLV), MSC.6(48), MSC.13(57), MSC.22(59) ed MSC.24(60)."

Regola 3
Definizioni

11 *Aggiungere il nuovo paragrafo 33 come segue:*

"33 Per le navi costruite il 1° ottobre 1994 o dopo tale data, invece della definizione di zone verticali principali prevista al paragrafo 9, deve applicarsi la definizione seguente:

"Zone verticali principali" sono quelle sezioni, risultanti dalla suddivisione con divisioni di Classe A dello scafo, delle sovrastrutture e delle tughe, la cui lunghezza media e larghezza media su ogni ponte non supera, in generale, i 40 m.

DIMENSIONAMENTO DEL COLLETTORE PRINCIPALE D'INCENDIO E DELLE POMPE DA INCENDIO

Regola 4
Pompe da incendio, collettore principale d'incendio, prese e manichette

12 *Aggiungere dopo il paragrafo 4.2 quanto segue:*

"4.2.1 Le navi da passeggeri costruite il 1° ottobre 1994 o dopo tale data devono soddisfare alle seguenti prescrizioni, anzichè a quanto disposto dal paragrafo 4.2:

Con due pompe simultaneamente in funzione che erogano l'acqua attraverso i boccalini specificati nel paragrafo 8 per mezzo di prese d'incendio sufficienti a fornire la quantità d'acqua specificata nel paragrafo 4.1, deve essere mantenuta per tutte le prese d'incendio una pressione minima di 0,4 N/mm^2 per le navi di stazza lorda uguale o superiore a 4.000 ton, e di 0,3 N/mm^2 per le navi di stazza lorda inferiore a 4.000 ton."

13 *Dopo il paragrafo 3.3.3 aggiungere quanto segue:*

".3.1 Per le navi costruite il 1° ottobre 1994 o dopo tale data il mezzo alternativo richiesto in conformità con quanto disposto al paragrafo 3.3.3 deve essere una pompa di incendio di emergenza, azionata da energia meccanica, non condotta dai motori di propulsione e con la fonte di energia e con il collegamento a mare posizionati fuori dal locale macchine."

14 *Dopo il paragrafo 3.3.2.8 aggiungere quanto segue:*

"2.9 Le navi costruite il 1° ottobre 1994 o dopo tale data devono soddisfare alle seguenti prescrizioni, anzichè a quanto disposto dal paragrafo 3.3.2.6:

Il locale contenente la pompa da incendio non deve essere contiguo alle delimitazioni dei locali macchine di categoria A o ai locali nei quali sono state installate le pompe da incendio principali. Nel caso in cui tale sistemazione non sia praticamente attuabile, la paratia comune fra i due locali deve essere coibentata con un grado di protezione strutturale contro gli incendi equivalente a quello prescritto dalla Regola 44 per una stazione di comando."

Regola 5
Impianti fissi di estinzione incendi a gas

MECCANISMO DI SCARICA DEL CO_2

15 *Dopo il paragrafo 2.4 vengono aggiunti i seguenti paragrafi:*

"2.5 Gli impianti ad anidride carbonica installati il 1° ottobre 1994 o dopo tale data devono soddisfare le seguenti prescrizioni:

.1 Due comandi separati devono essere previsti per la scarica dell'anidride carbonica in un locale protetto e per assicurare l'attivazione dell'allarme. Un comando deve essere usato per scaricare il gas dai suoi contenitori di immagazzinaggio. Un secondo comando deve essere usato per aprire la valvola della tubolatura che convoglia il gas nel suddetto locale protetto.

.2 I due comandi devono essere sistemati entro una cassetta di scarica provvista di chiara segnaletica identificante il particolare locale. Se la cassetta contenente i comandi deve essere chiusa a chiave, una chiave per la cassetta deve essere posta sotto chiusura di vetro frangibile che sia prontamente visibile nelle immediate vicinanze della cassetta stessa."

PROIBIZIONE DI NUOVE INSTALLAZIONI DI IMPIANTI AD HALON

16 *Sostituire il paragrafo 3.1 della Regola 5 con il seguente:*

"3.1 L'uso di idrocarburi alogenati come agente estinguente è ammesso soltanto per locali macchine, locali pompe e locali da carico destinati al solo trasporto di veicoli non trasportanti carico. Nuove installazioni di impianti ad idrocarburi alogenati sono proibite su tutte le navi."

Regola 13
Impianti fissi di rivelazione e segnalazione di incendi

17 *Sostituire il paragrafo 1.6 con il seguente:*

"1.6 I pannelli di avviso di incendio devono almeno indicare la sezione in cui un avvisatore automatico o avvisatore di incendio a comando manuale è stato attivato. Almeno un pannello deve essere posizionato in modo da essere sempre facilmente accessibile al personale responsabile dell'equipaggio, quando la nave è in navigazione o in porto, eccetto quando la nave stessa è fuori servizio. Un pannello di avviso di incendio deve essere posizionato in plancia se il pannello di comando è situato nella stazione principale di controllo incendio."

18 *Sostituire il paragrafo 1.8 con il seguente:*

"1.8 Nel caso in cui l'impianto di rivelazione incendio non comprenda mezzi per identificare a distanza singolarmente ciascun avvisatore d'incendio, non è ammesso in generale che una sezione di

avvisatori entro locali di alloggio, locali di servizio e stazioni di comando serva più di un interponte, fatta eccezione per le stazioni che servono cofani di scale. Al fine di evitare ritardi nell'individuazione dell'origine dell'incendio, il numero dei locali chiusi compresi in ciascuna sezione deve essere limitato come stabilito dall'Amministrazione. In ogni caso in una sezione qualsiasi non sono ammessi più di 50 locali chiusi. Se l'impianto di rivelazione di incendio è provvisto di mezzi per identificare a distanza singolarmente ciascun avvisatore d'incendio, le sezioni possono comprendere più ponti e servire qualsiasi numero di locali chiusi."

19 *Sostituire il paragrafo 1.9 con il seguente:*

"1.9 Sulle navi da passeggeri, se non è installato un impianto di rivelazione incendio in grado di identificare a distanza singolarmente ciascun avvisatore di incendio, una sezione di avvisatori non deve servire locali situati su ambo i lati della nave o su più di un interponte ed essa non deve essere situata in più di una zona verticale principale. Tuttavia l'Amministrazione può permettere che una sezione di avvisatori serva ambo i lati della nave e più di un interponte se, a suo giudizio, la protezione della nave contro gli incendi non ne risulta diminuita. Sulle navi da passeggeri sulle quali gli avvisatori d'incendio sono singolarmente identificabili una sezione può servire locali situati su ambo i lati della nave su più interponti, ma non può trovarsi in più di una zona verticale principale."

20 *Aggiungere il seguente paragrafo 1.15:*

"1.15 Gli impianti di avvisatori di incendio in grado di identificare la provenienza dell'allarme entro la zona installati il 1° ottobre 1994 o dopo tale data devono essere sistemati in modo che:

- un circuito non possa essere danneggiato in più di un punto da un incendio;
- siano previsti mezzi per assicurare che una qualsiasi avaria (per esempio interruzione dell'alimentazione d'energia elettrica, corto circuito, massa) che si possa verificare nel circuito non renda l'intero circuito inattivo;
- tutte le sistemazioni siano eseguite in modo tale da consentire che la configurazione iniziale dell'impianto venga ripristinata in caso di avaria (elettrica, elettronica, informatica);
- l'attivazione di un primo allarme di incendio non impedisca a qualsiasi altro avvisatore d'incendio di attivare ulteriori allarmi."

Regola 20
Piani per la difesa contro gli incendi ed esercitazioni antincendio

21 *Aggiungere il paragrafo 4 come segue:*

"Sulle navi che trasportano più di 36 passeggeri i piani e i manuali prescritti dalla presente Regola devono contenere le informazioni relative alla protezione strutturale contro gli incendi, alla segnalazione di incendi e alla loro estinzione come richiesto dalla Guida emanata dall'IMO.[1]"

---

1 Si fa riferimento alle " Guidelines on the information to be provided with fire control plans and booklets required by SOLAS regulations II-2/20 and 41-2" adottate con Risoluzione A 756(18).

Regola 24
Zone verticali principali e zone orizzontali

22 *Modificare il paragrafo 1.1 come da testo seguente:*

"1.1 Per le navi che trasportano più di 36 passeggeri, lo scafo, le sovrastrutture e le tughe devono essere suddivise in zone verticali principali mediante divisioni di classe A-60. Gli scalini e i recessi devono essere ridotti al minimo, ma, dove essi sono necessari, devono anch'essi costituire divisioni di classe A-60. Nel caso in cui uno spazio di categoria 26.2.2(5), 26.2.2(9) ovvero 26.2.2(10) sia situato su un lato della divisione, il grado di integrità al fuoco può essere ridotto ad A-0."

23 *Modificare il paragrafo 2 come da testo seguente:*

"2 Per quanto praticamente realizzabile, le paratie delimitanti le zone verticali principali al di sopra del ponte delle paratie devono essere in prosecuzione delle paratie stagne di compartimentazione situate immediatamente al di sotto del ponte delle paratie. La lunghezza e la larghezza delle zone verticali principali possono essere incrementate fino a un massimo di 48 m per far coincidere le estremità delle zone verticali principali con le paratie stagne di compartimentazione o per includere un grande locale pubblico estendentesi per l'intera lunghezza della zona verticale principale, a condizione che l'area totale della zona verticale principale non sia maggiore di 1600 m^2 su alcun ponte. La lunghezza o la larghezza della zona verticale principale è la distanza massima tra i punti più distanti delle paratie che delimitano la zona stessa."

24 *Cancellare il riferimento alla tabella 26.3.*

Regola 25
Paratie all'interno di una zona verticale principale

25 *Aggiungere il testo seguente all'inizio del paragrafo 2:*

"Per le navi che trasportano non più di 36 passeggeri"

26 *Sostituire il paragrafo 3 con il seguente:*

"3 Tutte le paratie per le quali sono prescritti i requisiti della Classe B, eccetto le paratie di corridoio prescritte nel paragrafo 2, devono estendersi da ponte a ponte e fino al fasciame esterno o ad altre delimitazioni, a meno che le soffittature continue o i rivestimenti continui di Classe B sistemati su ambo i lati della paratia non abbiano almeno la stessa resistenza al fuoco della paratia stessa, nel qual caso la paratia può terminare alla soffittatura continua o al rivestimento continuo."

Regola 26
Resistenza al fuoco delle paratie e dei ponti nelle navi che trasportano più di 36 passeggeri

27 *Modificare il paragrafo 2.1 come segue:*

"2.1 La tabella 26.1 si applica alle paratie che non delimitano nè zone verticali principali nè zone orizzontali. La Tabella 26.2 si applica ai ponti che non costituiscono scalino di zone verticali principali nè delimitano zone orizzontali."

28 *Al paragrafo 2.2 (3) cancellare le parole* "e atrii".

29 *Modificare il paragrafo 2.2 (4) come da testo seguente:*

"(4) **Stazioni di abbandono nave e percorsi di sfuggita esterni**
Area di riposo dei mezzi collettivi di salvataggio.
Spazi di ponti scoperti e passeggiate chiuse costituenti zone di imbarco sulle imbarcazioni e sulle zattere di salvataggio e di messa in mare delle stesse.
Punti di riunione, interni ed esterni.
Scale esterne e ponti scoperti costituenti percorsi di sfuggita.
La murata della nave fino al galleggiamento minimo della nave, fra quelli in condizione di esercizio, nonchè i lati delle sovrastrutture e delle tughe, situate sotto o contigue alle zone di imbarco sulle zattere di salvataggio o sugli scivoli di evacuazione."

30 *Alla fine del paragrafo 2.2 (7) aggiungere* "Sale operatorie".

31 *Cancellare* "Sale operatorie" *dal paragrafo 2.2 (9).*

32 *Nel paragrafo 2.2 (11) cancellare le parole* "di emergenza" *dopo* "azionanti generatori" *e cancellare il riferimento ai* "locali di categoria speciale" *alla prima, seconda e ventiseiesima riga.*

33 *Cancellare i paragrafi 2.4 e 2.5 e rinumerare il paragrafo 2.6 esistente come nuovo paragrafo 2.4.*

34 *Cancellare il paragrafo 2.7 esistente ed aggiungere il paragrafo 2.5 nuovo come segue.*

"2.5 Per quanto riguarda gli spazi di categoria (5), l'Amministrazione stabilirà se alle paratie di estremità delle tughe e delle sovrastrutture debbano applicarsi i gradi di coibentazione dati nella Tabella 26.1 e se ai ponti scoperti debbano applicarsi i gradi di coibentazione dati nella Tabella 26.2. In nessun caso le prescrizioni delle Tabelle 26.1 o 26.2 relative alla categoria (5) possono rendere necessario racchiudere dei locali che, secondo l'Amministrazione, non necessitano di essere chiusi."

35 *Sostituire le Tabelle 26.1 e 26.2 con quelle riportate nelle due pagine seguenti:*

TABELLA 26.1

PARATIE NON COSTITUENTI DELIMITAZIONI DI ZONE VERTICALI PRINCIPALI O DI ZONE ORIZZONTALI

LOCALI	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Stazioni di comando .... (1)	B-0 [a]	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60	A-60
Scale .... (2)		A-0 [a]	A-0	A-0	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0 [c]	A-0	A-15	A-30	A-15	A-30
Corridoi .... (3)			B-15	A-60	A-0	B-15	B-15	B-15	B-15	A-0	A-15	A-30	A-0	A-30
Stazioni di abbandono nave e percorsi di sfuggita esterni .... (4)					A-0	A-60 [b]	A-60 [b]	A-60 [b]	A-0	A-0	A-60 [b]	A-60 [b]	A-60 [b]	A-60 [b]
Ponti scoperti .... (5)						A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Alloggi con ristretto rischio di incendio .. (6)						B-0	B-0	B-0	C	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30
Alloggi con moderato rischio di incendio (7)							B-0	B-0	C	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60
Alloggi con elevato rischio di incendio .... (8)								B-0	C	A-0	A-30	A-60	A-15	A-60
Locali igienici e simili .... (9)									C	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Cisterne, spazi vuoti e locali macchine ausiliarie aventi piccolo o nessun rischio di incendio .... (10)										A-0 [a]	A-0	A-0	A-0	A-0
Locali macchine ausiliarie, locali da carico, cisterne da carico ed altre casse per olio e combustibile liquido ed altri locali della stessa natura che presentano un moderato rischio di incendio .... (11)											A-0 [a]	A-0	A-0	A-15
Locali macchine e cucine principali .... (12)												A-0 [a]	A-0	A-60
Magazzini, officine, risposterie, etc. .... (13)													A-0 [a]	A-0
Altri locali dove vengono immagazzinati liquidi infiammabili .... (14)														A-30

NOTA: *Per l'interpretazione della Tabella vedere le Note dopo la Tabella 26.2.*

TABELLA 26.2

PONTI NON COSTITUENTI SCALINO DI ZONE VERTICALI PRINCIPALI NE' DELIMITAZIONI DI ZONE ORIZZONTALI

LOCALI sottostanti ↓ *LOCALI sovrastanti* →	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Stazioni di comando .... (1)	A-30	A-30	A-15	A-0	A-0	A-0	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-60
Scale .... (2)	A-0	A-0	.	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30
Corridoi .... (3)	A-15	A-0	A-0 [a]	A-60	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30
Stazioni di abbandono nave e percorsi di sfuggita esterni .... (4)	A-0	A-0	A-0	A-0	.	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Ponti scoperti .... (5)	A-0	A-0	A-0	A-0	.	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Alloggi con ristretto rischio di incendio .... (6)	A-60	A-15	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Alloggi con moderato rischio di incendio .... (7)	A-60	A-15	A-15	A-60	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Alloggi con elevato rischio di incendio .... (8)	A-60	A-15	A-15	A-60	A-0	A-15	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Locali igienici e simili .... (9)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Cisterne, spazi vuoti e locali macchine ausiliarie aventi piccolo o nessun rischio di incendio .... (10)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0 [a]	A-0	A-0	A-0	A-0
Locali macchine ausiliarie, locali da carico, cisterne da carico ed altre casse per olio e combustibile liquido ed altri locali della stessa natura che presentano un moderato rischio di incendio .... (11)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0 [a]	A-0	A-0	A-30
Locali macchine e cucine principali .... (12)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-30	A-30 [a]	A-0	A-60
Magazzini, officine, risposterie, etc. .... (13)	A-60	A-30	A-15	A-60	A-0	A-15	A-30	A-30	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Altri locali dove vengono immagazzinati liquidi infiammabili .... (14)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-30	A-60	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0

NOTA: *Per l'interpretazione della Tabella vedere le Note seguenti.*

Note alle Tabelle 26.1 e 26.2:

"[a] Quando locali contigui appartengono alla stessa categoria numerica e nelle tabelle appare l'indice [a], non è richiesta l'installazione di una paratia o di un ponte tra tali locali se l'Amministrazione non la giudica necessaria. Per esempio, nella categoria (12) non è necessario che sia installata una paratia tra la cucina e le annesse riposterie, a condizione che la paratia e i ponti delle riposterie abbiano la stessa integrità al fuoco richiesta per le delimitazioni della cucina. Tuttavia, tra una cucina e un locale macchine è richiesta l'installazione di una paratia anche se entrambi i locali appartengono alla stessa categoria (12).

[b] La murata della nave fino al galleggiamento minimo della nave, fra quelli in condizione di esercizio, nonchè i lati delle sovrastrutture e delle tughe situate sotto o contigue alle zattere di salvataggio o agli scivoli di evacuazione possono avere integrità ridotta fino alla Classe A-30.

[c] Quando locali igiene pubblici sono sistemati completamente entro un cofano di scale, la paratia del locale igiene pubblico entro il cofano delle scale può avere integrità di Classe B."

36 *Eliminare le Tabelle 26.3 e 26.4.*

Regola 28
Mezzi di sfuggita

37 *Cancellare nell'ultimo periodo del paragrafo 1.1 la frase* "esservi alloggiate o".

38 *Sostituire nel paragrafo 1 il punto .4 con il seguente:*

".4 Un corridoio, un disimpegno o una parte di un corridoio dai quali vi sia soltanto un percorso di sfuggita non sono ammessi."

39 *Sostituire nel paragrafo 1 il punto .5 con il seguente:*

".5 Almeno uno dei mezzi di sfuggita richiesti dai paragrafi 1.1 e 1.2 deve essere costituito da una scala rapidamente accessibile, chiusa in un cofano, che assicuri una protezione continua contro l'incendio dal livello della sua origine fino ai pertinenti ponti di imbarco sulle imbarcazioni e sulle zattere di salvataggio o fino al ponte scoperto più alto se il ponte di imbarco non si estende fino alla zona verticale principale che si considera. In quest'ultimo caso deve essere previsto un accesso diretto al ponte di imbarco con scale esterne e passaggi, entrambi all'aperto, e le scale e i passaggi devono avere illuminazione di emergenza in conformità con la Regola III/11.5 e superficie pedonabile antisdrucciolo. Le delimitazioni prospicienti dette scale e passaggi facenti parte di un percorso di sfuggita e le delimitazioni in posizione tale che il loro cedimento durante un incendio impedirebbe la sfuggita verso il ponte di imbarco devono avere un'integrità al fuoco, compresi i valori di coibentazione , in conformità con le tabelle alla Regola 26. La larghezza, il numero e la continuità delle sfuggite devono essere come segue:

.5.1 Le scale devono avere larghezza netta non minore di 900 mm. Le scale devono essere provviste di corrimano su entrambi i lati. La minima larghezza netta delle scale deve essere incrementata di 10 mm per ogni persona prevista in più di 90 persone. La massima larghezza netta fra i corrimano nel caso di scale più larghe di 900 mm deve essere di 1800 mm. Il numero totale di persone che devono essere evacuate da tali scale deve essere assunto pari a due terzi dell'equipaggio più il numero totale di passeggeri nelle aree servite dalle scale stesse. La larghezza delle scale deve essere conforme a criteri di dimensionamento non inferiori a quelli adottati dall'IMO[2].

.5.2 Tutte le scale dimensionate per più di 90 persone devono essere allineate secondo la direzione longitudinale della nave.

.5.3 Le aperture delle porte, i corridoi e i pianerottoli intermedi compresi entro i mezzi di sfuggita devono essere dimensionati secondo lo stesso criterio delle scale.

.5.4 Le scale senza pianerottolo intermedio non devono avere un'altezza superiore a 3,5 m e non devono avere un angolo di inclinazione maggiore di 45°.

.5.5 I pianerottoli a livello di ciascun ponte non devono avere un'area inferiore a 2 m^2. Tale area deve essere incrementata di 1 m^2 per ogni 10 persone previste in più di 20 persone, ma, fatta eccezione per i pianerottoli serventi locali pubblici aventi accesso diretto ai cofani delle scale, non è necessario che essa superi 16 m^2."

40 *Aggiungere i nuovi paragrafi 1.9 e 1.10 come segue:*

".9 Nei casi in cui l'Amministrazione abbia concesso la deroga secondo quanto disposto dal paragrafo .1.1, il solo mezzo di sfuggita deve assicurare una sfuggita sicura. Tuttavia le scale devono avere larghezza netta non minore di 800 mm, con corrimano su entrambi i lati.

.10 In aggiunta all'illuminazione di emergenza prescritta dalle Regole II-1/42 e III/11.5, i mezzi di sfuggita, comprese le scale e le uscite, devono essere segnati con luci o strisce indicatrici di materiale fotoluminescente posizionate a non più di 0,3 m sopra il ponte in tutti i punti del percorso di sfuggita compresi gli angoli e le intersezioni. Le tracce luminose devono consentire ai passeggeri di identificare tutti i percorsi di sfuggita e di identificare prontamente le uscite di sfuggita. Se viene impiegata illuminazione elettrica, l'energia deve essere fornita dalla fonte di emergenza di energia elettrica e deve essere realizzata in modo che l'avaria di qualsiasi singola luce o un taglio in una striscia di illuminazione non abbia come risultato di rendere inefficace la traccia di illuminazione. Inoltre, tutte le segnalazioni dei percorsi di sfuggita e i contrassegni di localizzazione delle dotazioni antincendio devono essere di materiale fotoluminescente o contrassegnati mediante illuminazione.
L'Amministrazione deve assicurarsi che tale illuminazione o apparato fotoluminescente sia stato giudicato idoneo, collaudato e installato in conformità con la Guida emanata dall'IMO [3]."

---

2 Si fa riferimento agli "Standards for the calculation of the width of stairways forming means of escape on passenger ships" adottati con Risoluzione A.757(18).

3 Si fa riferimento alle "Guidelines for the evaluation, testing and application of low-location lighting on passenger ships" adottate con Risoluzione A.752(18).

41 *Aggiungere il nuovo paragrafo 3.3 come segue:*

"3.3 Una stazione di comando di macchinari sistemata entro un locale macchine deve essere provvista di due mezzi di sfuggita. Almeno uno di tali mezzi deve assicurare una protezione continua contro l'incendio fino ad un luogo sicuro al di fuori del locale macchine."

Regola 29
Protezione delle scale e degli ascensori nei locali di alloggio e di servizio

42 *Sostituire il paragrafo 2 con il seguente:*

"2 I cofani delle scale devono avere comunicazione diretta con i corridoi e, tenendo presente il numero di persone che è probabile le utilizzino in caso di emergenza, devono essere di ampiezza sufficiente ad evitare affollamenti.
Entro il perimetro di tali cofani di scale sono permessi soltanto locali igiene pubblici, depositi di materiale non combustibile adibiti all'immagazzinaggio di dotazioni di sicurezza e banchi di informazione all'aperto. Soltanto locali pubblici, corridoi, locali igiene pubblici, locali di categoria speciale, altre scale di sfuggita prescritte al paragrafo 28.1.5 e aree esterne possono avere accesso diretto a detti cofani di scale."

Regola 30
Aperture nelle divisioni di Classe "A"

43 *Sostituire il paragrafo 4 con il seguente:*

"4 Le porte tagliafuoco situate sulle paratie delle zone verticali principali e nei cofani di scale devono soddisfare alle seguenti prescrizioni:

.1 Le porte devono essere di tipo a chiusura automatica in grado di chiudersi con un angolo di inclinazione sfavorevole fino a 3,5° e devono avere una velocità di chiusura approssimativamente uniforme e tale da dar luogo ad un tempo di chiusura non maggiore di 40 s e non minore di 10 s a nave diritta.

.2 Le porte comandate a distanza, scorrevoli o azionate da energia meccanica, devono essere provviste di un allarme che dia un segnale acustico almeno 5 s, ma non più di 10 s, prima che la porta inizi a muoversi e continui a suonare fino alla chiusura completa della porta. Le porte progettate per riaprirsi quando vengono a contatto con un oggetto nella loro corsa devono riaprirsi sufficientemente per lasciare un passaggio libero di almeno 0,75 m, ma non più di 1 m.

.3 Tutte le porte devono poter essere rilasciate automaticamente e a distanza da una centrale di comando presidiata con continuità, simultaneamente o a gruppi, ed anche individualmente da una posizione su entrambi i lati della porta. Sul pannello di controllo incendio nella stazione centrale di comando presidiata con continuità deve essere segnalato se ciascuna delle porte comandate a distanza sia chiusa. Il meccanismo di

sgancio deve essere progettato in modo che la porta si chiuda automaticamente in caso di avaria al sistema di comando o interruzione dell'alimentazione di energia centrale. Gli interruttori di sgancio devono essere del tipo aperto-chiuso per prevenire un ripristino automatico dell'impianto. Ganci di ritenuta non rilasciabili da una stazione centrale di comando non sono ammessi.

.4 Accumulatori locali di energia per porte azionate da energia meccanica devono essere previsti nelle immediate vicinanze delle porte stesse per poterle manovrare almeno dieci volte (completa apertura e chiusura) usando i comandi locali.

.5 Le porte a due battenti provviste di un chiavistello necessario per la loro integrità al fuoco devono avere tale chiavistello attivato automaticamente dal funzionamento delle porte quando vengono rilasciate dall'impianto.

.6 Le porte che danno accesso diretto ai locali di categoria speciale che sono azionate da energia meccanica e a chiusura automatica possono non essere provviste degli allarmi e meccanismi di rilascio a distanza prescritti ai commi .2 e .3.

44 *Aggiungere all'inizio del paragrafo 5 la frase seguente:*

"Sulle navi che trasportano non più di 36 passeggeri,"

45 *Nel paragrafo 6, aggiungere alla fine del primo periodo la frase seguente:*

"purchè nella Regola 33.3 non vi sia alcuna prescrizione la quale preveda che tali delimitazioni debbano avere integrità di Classe A."

46 *Inserire il nuovo paragrafo 7 come segue:*

"7 Tutte le porte di Classe A nei percorsi di sfuggita che sono posizionate sulle paratie delle scale, dei locali pubblici e delle zone verticali principali devono essere provviste di un portello a chiusura automatica, per passaggio manichetta, il quale per materiale, costruzione e resistenza al fuoco sia equivalente alla porta sulla quale è sistemato. Tale portello deve avere, quando la porta è chiusa, apertura quadrata netta di 150 mm di lato e deve essere inserito nella parte inferiore della porta, dal lato opposto alle cerniere oppure, nel caso di porta scorrevole, dal lato più vicino all'inizio di apertura della porta stessa."

Regola 31
Aperture nelle divisioni di Classe "B"

47 *Nel paragrafo 1 modificare il primo periodo come da testo seguente:*

"Per le porte, e i relativi telai, sistemati su divisioni di Classe B, come pure per i relativi dispositivi di fissaggio, deve essere previsto un metodo di chiusura che abbia una resistenza al fuoco equivalente a

quella delle divisioni [4], tranne che per il fatto che nella parte inferiore di tali porte possono essere praticate aperture per la ventilazione".

48 *Aggiungere il nuovo paragrafo 2 come segue:*

"2 Le porte delle cabine nelle divisioni di Classe B devono essere di tipo a chiusura automatica. Non sono ammessi ganci per la ritenuta."

49 *Aggiungere all'inizio del paragrafo 3 la seguente frase:*

"Sulle navi che trasportano non più di 36 passeggeri,"

Regola 32
Impianti di ventilazione

Il paragrafo 1.1 viene modificato cancellando alla fine del testo la frase "da 16.2 a 16.9" *e sostituendola con* "da 16.2 a 16.6 e da 16.8 a 16.9".

50 *Sostituire il paragrafo 1.5 con il seguente:*

"1.5 I cofani delle scale devono essere ventilati e devono essere serviti soltanto da impianti di ventilazione meccanica e di condotte indipendenti i quali non devono servire altri locali nell'impianto di ventilazione della nave."

Vengono inseriti i seguenti nuovi paragrafi 1.8 e 1.9:

"1.8 Le condotte di ventilazione, quando pratico e ragionevole, devono essere provviste di portelli per ispezione e pulizia sistemati in posizioni opportune.

1.9 Le condotte di estrazione dai fornelli delle cucine nelle quali è probabile che si possa accumulare grasso o unto devono soddisfare le prescrizioni delle Regola II-2/16.3.2.1 e 16.3.2.2 e devono essere provviste di:

.1 un filtro di grasso che possa smontarsi con facilità per la pulizia a meno che non venga installato un impianto alternativo approvato di rimozione del grasso;

.2 una serranda tagliafuoco sistemata all'estremità inferiore della condotta che sia azionabile automaticamente e a distanza e inoltre una serranda tagliafuoco comandata a distanza sistemata all'estremità superiore della condotta;

.3 un mezzo fisso per spegnere un incendio all'interno delle condotte;

.4 sistemazioni di comando a distanza, da sistemare in posizione vicina all'entrata della cucina, per arrestare i ventilatori di estrazione e di mandata, per azionare le serrande tagliafuoco citate al comma .2 e l'impianto di estinzione incendio. Nel caso in cui sia installato un impianto di ventilazione con branchetti di condotta, devono essere previsti

---

4 Si fa riferimento alla "Recommendation on Fire Test Procedures for "A", "B" and "F" class divisions" adottata con Risoluzione A.517(13).

mezzi per chiudere tutti i branchetti che effettuano l'estrazione tramite la stessa condotta principale prima di rilasciare l'agente estinguente nell'impianto; e

.5 portelli per ispezione e pulizia situati in posizione adeguata."

Regola 33
Finestre e portellini

51 *Modificare il paragrafo 2 come segue:*

"2 Nonostante le prescrizioni delle tabelle di cui alle Regole 26 e 27, tutte le finestre e tutti i portellini sulle paratie che separano locali di alloggio, locali di servizio e stazioni di comando dall'esterno devono essere costruite con intelaiature di acciaio o altro materiale appropriato. Il cristallo deve essere trattenuto in posto mediante un telaio o una cornice."

52 *Aggiungere il nuovo paragrafo 3 come segue:*

"3 Le finestre prospicienti i mezzi di salvataggio, le aree di imbarco su tali mezzi di salvataggio ed i punti di riunione, le scale esterne e i ponti scoperti usati per percorsi di sfuggita, nonchè le finestre situate sotto le aree di imbarco delle zattere e degli scivoli di evacuazione devono avere integrità al fuoco come previsto nelle tabelle della Regola II-2/26. Nel caso in cui per le finestre siano installate apposite teste sprinkler automatiche, finestre di Classe A-0 possono essere accettate come equivalenti. Le finestre situate sulla murata della nave sotto le aree di imbarco sulle imbarcazioni di salvataggio devono avere un'integrità al fuoco almeno uguale alla Classe A-0.

Regola 34
Limitazioni nell'uso di materiali combustibili

53 *Nel primo periodo del paragrafo 1, inserire le parole* "i diaframmi tagliatiraggio," *tra* "sostegni," *e* "le soffittature".

54 *Modificare il paragrafo 6 come segue:*

"6 L'arredamento nei cofani delle scale deve essere limitato a componenti d'arredamento per sedersi. Tali componenti devono essere fissi, limitati a sei posti a sedere in ciascun cofano di scala di ciascun ponte, devono essere a limitato rischio di incendio e non devono limitare il percorso di sfuggita dei passeggeri. L'Amministrazione può permettere componenti d'arredamento per sedersi addizionali nell'area di ricevimento principale entro un cofano di scale se tali componenti sono fissi, non combustibili e non limitano il percorso di sfuggita dei passeggeri. Arredamento non è ammesso nei corridoi delle aree delle cabine dei passeggeri e dell'equipaggio che costituiscano percorsi di sfuggita. Oltre a quanto sopra, depositi in materiale non combustibili adibiti all'immagazzinaggio di dotazioni di sicurezza prescritte dalle regole possono essere permessi."

Regola 36
Impianti fissi di rivelazione e segnalazione di incendio. Impianti automatici di estinzione incendi a "sprinklers", con rivelazione e segnalazione di incendi

55 *Sostituire la Regola 36 con la seguente:*

"Regola 36
Impianti fissi di rivelazione e segnalazione di incendi, e impianti automatici di estinzione incendi a "sprinklers" con rivelazione e segnalazione di incendi

1 Sulle navi da passeggeri che trasportano non più di 36 passeggeri deve essere installato in ogni parte di ciascuna zona separata, sia verticale sia orizzontale, in tutti i locali di alloggio e di servizio e, quando ritenuto necessario dall'Amministrazione, nelle stazioni di comando, fatta eccezione per i locali che non presentano un sostanziale rischio d'incendio quali locali vuoti, locali igienici, ecc. uno dei seguenti due impianti:

.1 un impianto fisso di rivelazione e di segnalazione di incendi di tipo approvato e rispondente alle norme della Regola 13 e installato e realizzato in modo tale da rivelare la presenza d'incendio nei suddetti locali; oppure

.2 un impianto automatico di estinzione incendi a "sprinklers" con rivelazione e segnalazione di incendi, di tipo approvato e rispondente alle norme della Regola 12 o alla Guida emanata dall'IMO [5] per impianti a "sprinklers" equivalenti approvati, e installato e realizzato in modo tale da proteggere i suddetti locali e, inoltre, un impianto fisso di rivelazione e segnalazione di incendi di tipo approvato rispondente alle norme della Regola 13 installato e realizzato in modo tale da rivelare la presenza di fumo nei corridoi, nelle scale e nei percorsi di sfuggita situati entro i locali di alloggio.

2 Le navi da passeggeri che trasportano più di 36 passeggeri devono essere provviste di un impianto automatico di estinzione incendi a "sprinklers", con rivelazione e segnalazione di incendi, di tipo approvato, rispondente alle norme della Regola 12 o alla Guida emanata dall'IMO [5] per impianti a "sprinklers" equivalenti approvati, in tutti i locali di servizio, le stazioni di comando ed i locali di alloggio, compresi corridoi e scale. In alternativa, le stazioni di comando, nelle quali l'acqua possa danneggiare apparecchiature essenziali, possono essere provviste di un impianto fisso di estinzione incendi approvato di altro tipo. Deve essere installato un impianto fisso di rivelazione e di segnalazione di incendi di tipo approvato, rispondente alle norme della Regola 13, installato e realizzato in modo da rivelare la presenza di fumo nei locali di servizio, nelle stazioni di comando e nei locali di alloggio, compresi corridoi e scale. Non è necessario sistemare avvisatori a fumo nei bagni privati e nelle cucine. Non è necessario che i locali aventi piccolo o nessun rischio d'incendio quali locali vuoti, locali igiene pubblici e locali simili vengano provvisti di impianto automatico di estinzione incendio a "sprinklers" o di impianto fisso di rivelazione e segnalazione incendi."

---

[5]. Si fa riferimento alle "Guidelines for approval of sprinkler systems equivalent to that referred to in SOLAS Regulation II-2/12" adottate con Risoluzione A.755(18).

Regola 37
Protezione dei locali di categoria speciale

56 *Modificare il paragrafo 1.2.1 come segue:*

"1.2.1 Sulle navi da passeggeri che trasportano più di 36 passeggeri le paratie ed i ponti che delimitano i locali di categoria speciale devono essere coibentati con grado di integrità al fuoco di Classe A-60. Tuttavia, nel caso in cui uno spazio di categoria 26.2.2(5), 26.2.2(9) o 26.2.2(10) sia situato su un lato della divisione, la classe può essere ridotta ad A-0.

57 *Rinumerare il paragrafo 1.2.2 esistente come paragrafo 1.2.3 e inserire il paragrafo 1.2.2 nuovo come segue:*

"1.2.2 Sulle navi da passeggeri che trasportano non più di 36 passeggeri le paratie che delimitano i locali di categoria speciale devono essere coibentate come prescritto per gli spazi di categoria (11) nella Tabella 27.1 e le delimitazioni orizzontali come prescritto per gli spazi di categoria (11) nella Tabella 27.2."

Regola 40
Servizi di ronda e impianti di segnalazione d'incendio, di allarme e di altoparlanti

58/59 *Modificare il paragrafo 5 come segue:*

"5 In tutti i locali di alloggio e di servizio, nelle stazioni di comando e sui ponti scoperti deve essere installato un impianto di altoparlanti o altro efficace mezzo di comunicazione.
Ogni membro dell'equipaggio del servizio di ronda deve essere dotato di un apparecchio radiotelefonico ricetrasmittente portatile."

60 *Aggiungere i nuovi paragrafi 7.1 e 7.2 come segue:*

"7.1 Le navi da passeggeri che trasportano più di 36 passeggeri devono avere gli allarmi di rivelazione per gli impianti prescritti alla Regola 36.2 centralizzati in una stazione centrale di comando presidiata con continuità. Inoltre, i comandi per la chiusura a distanza delle porte tagliafuoco e per l'arresto dei ventilatori devono essere centralizzati nella stessa posizione. I ventilatori devono poter essere riattivati dall'equipaggio dalla stazione centrale di comando presidiata con continuità. I pannelli di comando nella stazione centrale di comando devono poter indicare le posizioni di apertura o di chiusura delle porte tagliafuoco e degli avvisatori e allarmi di incendio e le posizioni di marcia o di arresto dei ventilatori. Il pannello di comando deve essere alimentato da energia con continuità e deve avere un commutatore automatico all'alimentazione di riserva nel caso di interruzione dell'alimentazione normale. Il pannello di comando deve essere alimentato dalla fonte principale di energia elettrica e dalla fonte di emergenza di energia elettrica definita dalla Regola II-1/42, a meno che altre sistemazioni non siano ammesse dalle regole applicabili.

7.2 Il pannello di comando deve essere progettato in modo da rispondere al principio di sicurezza in caso di guasto (fail-safe principle), per esempio, l'apertura del circuito di un avvisatore deve dar luogo ad una condizione di allarme, come segnalato nelle Regole II-2/13.1.3 e II-1/51.1.4."

Regola 59
Sfogo gas, spurgo, degassificazione e ventilazione

60-1 *Dopo il paragrafo 3 esistente deve essere inserito il seguente paragrafo 4 nuovo:*

"4 **Inertizzazione, ventilazione e misurazione della concentrazione dei gas**

4.1 Il presente paragrafo si applica alle navi petroliere costruite il 1° ottobre 1994 o dopo tale data.

4.2 Gli spazi del doppio fianco e del doppio fondo devono essere provvisti di idonei attacchi per la mandata d'aria.

4.3 Sulle navi petroliere che devono essere provviste di impianto di gas inerte:

.1 gli spazi del doppio fianco devono essere provvisti di idonei attacchi per la mandata di gas inerte;

.2 nel caso in cui tali spazi siano permanentemente collegati a un impianto permanente di distribuzione di gas inerte, devono essere previsti mezzi atti ad impedire che gas di idrocarburi dalle cisterne del carico possano entrare attraverso l'impianto negli spazi del doppio fianco;

.3 nel caso in cui tali spazi non siano permanentemente collegati ad un impianto di distribuzione di gas inerte, devono essere previsti mezzi appropriati per consentire il collegamento al collettore del gas inerte.

4.4.1 Devono essere provvisti idonei strumenti portatili per misurare le concentrazioni di ossigeno e di vapori infiammabili. Nella scelta di tali strumenti deve essere posta la dovuta attenzione al loro uso in combinazione con gli impianti fissi di campionatura di gas richiamati nel successivo paragrafo 4.4.2.

4.4.2 Nei casi in cui l'atmosfera negli spazi del doppio fianco non possa essere misurata con attendibilità impiegando manichette flessibili per la campionatura del gas, tali spazi devono essere provvisti di tubolature permanenti di campionatura del gas. La configurazione degli impianti di tali tubolature deve essere adattata alla progettazione di tali spazi.

4.4.3 I materiali di costruzione e le dimensioni delle tubolature di campionatura del gas devono essere tali da evitare strozzature. Nel caso vengano impiegati materiali plastici, questi devono essere elettricamente conduttivi."

Capitolo III
Mezzi e sistemazioni di salvataggio

Regola 50
Impianto di allarme generale di emergenza

61 *Sostituire l'ultimo periodo del testo esistente con il seguente testo:*

"L'allarme deve essere udibile in ogni parte dei locali di alloggio, dei locali in cui l'equipaggio normalmente lavora e dei ponti scoperti, e il suo livello di pressione sonora deve corrispondere alle norme emanate dall'IMO [6]. L'allarme, una volta attivato, deve continuare a funzionare finchè non venga tacitato manualmente o temporaneamente interrotto da un messaggio trasmesso mediante l'impianto di altoparlanti."

Capitolo IV
Radiocomunicazioni

Regola 13
Fonti di energia elettrica

62 *Sostituire il testo esistente dei paragrafi 2.1, 2.2 e 2.3 con il seguente:*

".1 un'ora sulle navi provviste di una fonte di emergenza di energia elettrica, se tale fonte di energia corrisponde pienamente a tutte le pertinenti prescrizioni della Regola II-1/42 o 43, compresa l'alimentazione di tale energia alle installazioni radio; e

.2 sei ore sulle navi non provviste di una fonte di emergenza di energia elettrica che corrisponda pienamente a tutte le pertinenti prescrizioni della Regola II-1/42 o 43, compresa l'alimentazione di tale energia alle installazioni radio."

63 *Nella Regola IV/13.4 cancellare il riferimento al paragrafo 2.3.*

6 Si fa riferimento al "Code on alarms and indicators" adottato dall'IMO con Risoluzione A.686(17).

ANNEX 2

RESOLUTION MSC.31(63)
adopted on 23 May 1994

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION
FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING FURTHER article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, hereinafter referred to as "the Convention", concerning the procedures for amending the Annex to the Convention, other than the provisions of chapter I,

HAVING CONSIDERED, at its sixty-third session, amendments to the Convention proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) thereof,

1. ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, the amendments to the Convention, the text of which is set out in the Annexes to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that:

(a) the amendments set out in Annex 1 shall be deemed to have been accepted on 1 July 1995; and

(b) the amendments set out in Annex 2 shall be deemed to have been accepted on 1 January 1998;

unless, prior to these dates, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;

3. INVITES Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention:

(a) the amendments set out in Annex 1 shall enter into force on 1 January 1996; and

(b) the amendments set out in Annex 2 shall enter into force on 1 July 1998;

upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annexes to all Contracting Governments to the Convention;

5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of the resolution and its Annexes to Members of the Organization which are not Contracting Governments to the Convention.

ANNEX 1

AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE
SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

Regulation V/8-1 - Ship reporting systems

1 The following new regulation V/8-1 is added:

"Regulation 8-1

Ship reporting systems

(a) Ship reporting systems contribute to safety of life at sea, safety and efficiency of navigation, and protection of the marine environment. A ship reporting system, when adopted and implemented in accordance with the guidelines and criteria developed by the Organization* pursuant to this regulation, shall be used by all ships, or certain categories of ships or ships carrying certain cargoes in accordance with the provisions of each system so adopted.

(b) The Organization is recognized as the only international body for developing guidelines, criteria and regulations on an international level for ship reporting systems. Contracting Governments shall refer proposals for the adoption of ship reporting systems to the Organization. The Organization will collate and disseminate to Contracting Governments all relevant information with regard to any adopted ship reporting system.

(c) This regulation and its associated guidelines and criteria do not apply to any warship, naval auxiliary or other vessel owned or operated by a Contracting Government and used, for the time being, only on government non-commercial service; however, such ships are encouraged to participate in ship reporting systems that have been adopted in accordance with this regulation.

(d) The initiation of action for establishing a ship reporting system is the responsibility of the Government or Governments concerned. In developing such systems, provisions of the guidelines and criteria developed by the Organization* shall be taken into account.

---

* Refer to guidelines and criteria to be adopted by the Maritime Safety Committee of the Organization by resolution MSC.[ ](64). Refer also to the General principles for ship reporting systems and ship reporting requirements, including guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants, adopted by the Organization by resolution A.648(16).

(e) Ship reporting systems not submitted to the Organization for adoption do not necessarily need to comply with this regulation. However, Governments implementing such systems are encouraged to follow, wherever possible, the guidelines and criteria developed by the Organization*. Contracting Governments may submit such systems to the Organization for recognition.

(f) Where two or more Governments have a common interest in a particular area, they should formulate proposals for a co-ordinated ship reporting system on the basis of agreement between them. Before proceeding with a proposal for adoption of a ship reporting system, the Organization shall disseminate details of the proposal to those Governments which have a common interest in the area covered by the proposed system. Where a co-ordinated ship reporting system is adopted and established, it shall have uniform procedures and operations.

(g) After adoption of a ship reporting system in accordance with this regulation, the Government or Governments concerned shall take all measures necessary for the promulgation of any information needed for the efficient and effective use of the system. Any adopted ship reporting system shall have the capability of interaction and the ability to assist ships with information when necessary. Such systems shall be operated in accordance with the guidelines and criteria developed by the Organization* pursuant to this regulation.

(h) The master of a ship shall comply with the requirements of adopted ship reporting systems and report to the appropriate authority all information required in accordance with the provisions of each such system.

(i) All adopted ship reporting systems and actions taken to enforce compliance with those systems shall be consistent with international law, including the relevant provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea.

(j) Nothing in this regulation or its associated guidelines and criteria shall prejudice the rights and duties of Governments under international law or the legal regime of international straits.

(k) The participation of ships in accordance with the provisions of adopted ship reporting systems shall be free of charge to the ships concerned.

(l) The Organization shall ensure that adopted ship reporting systems are reviewed under the guidelines and criteria developed by the Organization*."

---

* Refer to guidelines and criteria to be adopted by the Maritime Safety Committee of the Organization by resolution MSC.[ ](64). Refer also to the General principles for ship reporting systems and ship reporting requirements, including guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants, adopted by the Organization by resolution A.648(16).

Regulation V/15-1 - Emergency towing arrangements on tankers

2 The following new regulation V/15-1 is added:

"Regulation 15-1

Emergency towing arrangements on tankers

(a) For the purpose of this regulation, tankers include oil tankers as defined in regulation II-1/2.12, chemical tankers as defined in regulation VII/8.2 and gas carriers as defined in regulation VII/11.2.

(b) An emergency towing arrangement shall be fitted at both ends on board all tankers of not less than 20,000 tonnes deadweight as defined in regulation II-1/3.21 constructed on or after 1 January 1996. For tankers constructed before 1 January 1996, such an arrangement shall be fitted at the first scheduled dry-docking after 1 January 1996, but not later than 1 January 1999. The design and construction of the towing arrangement shall be approved by the Administration, based on the guidelines developed by the Organization*."

---

* Refer to the Guidelines on emergency towing arrangements for tankers adopted by the Maritime Safety Committee of the Organization by resolution MSC.35(63).

ANNEX 2

AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

Regulation II-2/15 - Arrangements for oil fuel, lubricating oil and other flammable oils

1 The following text is added after the title:

"(Paragraphs 2.9 to 2.12 of this regulation apply to all ships)"

2 The following new subparagraphs .9 to .12 are added after existing subparagraph .8 of paragraph 2:

.9 All external high pressure fuel delivery lines between the high pressure fuel pumps and fuel injectors shall be protected with a jacketed piping system capable of containing fuel from a high pressure line failure. A jacketed pipe incorporates an outer pipe into which the high pressure fuel pipe is placed forming a permanent assembly. The jacketed piping system shall include a means for collection of leakages and arrangements shall be provided for an alarm to be given of a fuel line failure.

.10 All surfaces with temperatures above 220°C which may be impinged as a result of a fuel system failure shall be properly insulated.

.11 Oil fuel lines shall be screened or otherwise suitably protected to avoid as far as practicable oil spray or oil leakages onto hot surfaces, into machinery air intakes, or other sources of ignition. The number of joints in such piping systems shall be kept to a minimum.

.12 Ships constructed before 1 July 1998 shall comply with the requirements of paragraphs 2.9 to 2.11 not later than 1 July 2003, except that a suitable enclosure on engines having an output of 375 kW or less having fuel injection pumps serving more than one injector may be used as an alternative to the jacketed piping system in paragraph 2.9."

3 The words "2.7 and 2.8" in existing paragraph 3 are replaced by "2.7, 2.8, 2.10 and 2.11".

4 The words "2.4 and 2.6" in existing paragraph 4 are replaced by "2.4, 2.6, 2.10 and 2.11".

5 Existing paragraph 5.1 is deleted, and paragraphs 5.2 and 5.3 are renumbered as paragraphs 5.1 and 5.2.

Regulation V/3 - Information required in danger messages

6 In paragraph (b), the phrase "Tropical storms (hurricanes in the West Indies, typhoons in the China Sea, cyclones in Indian waters and storms of a similar nature in other regions)" is replaced by "Tropical storms*".

---

* Tropical cyclone is the most common generic term used by national Meteorological Services. The terms hurricane, typhoon, severe cyclonic storm, etc. are also used, depending on the geographical location with particular reference to the most severe storms.

Regulation V/4 - Meteorological services

7 In paragraph (b)(ii), the phrase "To issue daily, by radio" is replaced by "To issue twice daily, by radio*".

---

* Refer to regulations IV/7.1.4 and IV/7.1.5 of the 1988 amendments to the 1974 SOLAS Convention concerning radiocommunications for the Global Maritime Distress and Safety System.

Regulation V/22 - Navigation bridge visibility

8 The following new regulation V/22 is added:

"Regulation 22

Navigation bridge visibility

(a) Ships of not less than 45 m in length as defined in regulation III/3.10, constructed on or after 1 July 1998, shall meet the following requirements:

(i) The view of the sea surface from the conning position shall not be obscured by more than two ship lengths, or 500 m, whichever is the less, forward of the bow to 10° on either side under all conditions of draught, trim and deck cargo.

(ii) No blind sector caused by cargo, cargo gear or other obstructions outside of the wheelhouse forward of the beam which obstructs the view of the sea surface as seen from the conning position, shall exceed 10°. The total arc of blind sectors shall not exceed 20°. The clear sectors between blind sectors shall be at least 5°. However, in the view described in paragraph (a)(i), each individual blind sector shall not exceed 5°.

(iii) The horizontal field of vision from the conning position shall extend over an arc of not less than 225°, that is from right ahead to not less than 22.5° abaft the beam on either side of the ship.

(iv) From each bridge wing the horizontal field of vision shall extend over an arc of at least 225°, that is from at least 45° on the opposite bow through right ahead and then from right ahead to right astern through 180° on the same side of the ship.

(v) From the main steering position the horizontal field of vision shall extend over an arc from right ahead to at least 60° on each side of the ship.

(vi) The ship's side shall be visible from the bridge wing.

(vii) The height of the lower edge of the navigation bridge front windows above the bridge deck shall be kept as low as possible. In no case shall the lower edge present an obstruction to the forward view as described in this regulation.

(viii) The upper edge of the navigation bridge front windows shall allow a forward view of the horizon, for a person with a height of eye of 1,800 mm above the bridge deck at the conning position, when the ship is pitching in heavy seas. The Administration, if satisfied that a 1,800 mm height of eye is unreasonable and impractical, may allow reduction of the height of eye but not to less than 1,600 mm.

(ix) Windows shall meet the following requirements:

(1) framing between navigation bridge windows shall be kept to a minimum and not be installed immediately forward of any workstation;

(2) to help avoid reflections, the bridge front windows shall be inclined from the vertical plane top out, at an angle of not less than 10° and not more than 25°;

(3) polarized and tinted windows shall not be fitted; and

(4) at all times regardless of weather conditions, at least two of the navigation bridge front windows shall provide a clear view, and in addition depending on the bridge configuration, an additional number of windows shall provide a clear view.

(b) Ships constructed before 1 July 1998 shall, where practicable, meet the requirements of paragraphs (a)(i) and (a)(ii). However, structural alterations or additional equipment need not be required.

(c) With ships of unconventional design which, in the opinion of the Administration cannot comply with this regulation, arrangements shall be provided to achieve a level of visibility that is as near as practical to those prescribed in this regulation."

***

ANNESSO 2
RISOLUZIONE MSC.31(63)
(adottata il 23 Maggio 1994)

ADOZIONE DI EMENDAMENTI ALLA CONVENZIONE INTERNAZIONALE DEL 1974 PER LA SICUREZZA DELLA VITA UMANA IN MARE, 1974

IL COMITATO PER LA SICUREZZA MARITTIMA,

RICHIAMANDO l'Articolo 28(b) della Convenzione sull'Organizzazione Marittima Internazionale relativo alle funzioni del Comitato,

RICHIAMANDO INOLTRE l'articolo VIII(b) della Convenzione Internazionale del 1974 per la Salvaguardia della Vita Umana in Mare (SOLAS), di seguito definita come "la Convenzione", relativa alle procedure di emendamento applicabili all' l'Annesso alla Convenzione, diverse dalle disposizioni del capitolo I;

DOPO AVER ESAMINATO , nella sua sessantatreesima sessione, le proposte di emendamento alla Convenzione, divulgate in conformità con l'articolo VIII(b)(i) della stessa,

1. ADOTTA, in conformità con l'articolo VIII(b)(iv) della Convenzione, gli emendamenti alla Convenzione, il testo dei quali é enunciato negli Annessi alla presente Risoluzione;

2. STABILISCE, in conformità con l'articolo VIII(b)(vi)(2)(b) della Convenzione, che:

(a) gli emendamenti stabiliti nell'Annesso 1 si riterranno accettati alla data del 1 luglio 1995; e

(b) gli emendamenti stabiliti nell'Annesso 2 si riterranno accettati alla data del 1 gennaio 1998;

a meno che, prima di queste date, più di un terzo dei Governi Contraenti della Convenzione, o dei Governi Contraenti le cui flotte mercantili costituiscono nell'insieme non meno del 50% del tonnellaggio lordo della flotta mercantile mondiale, non abbia notificato, prima di tali date, le proprie obiezioni agli emendamenti;

3. INVITA i Governi Contraenti a prendere nota che, in conformità con l'articolo VIII(b)(vii)(2) della Convenzione:

(a) gli emendamenti stabiliti nell'Annesso 1 entreranno in vigore il 1 Gennaio 1996; e

(b) gli emendamenti stabiliti nell'Annesso 2 entreranno in vigore il 1 luglio 1998,

al momento della loro accettazione in conformità con il paragrafo 2 precedente.

4. INCARICA il Segretario Generale, in conformità con l'articolo VIII(b)(v) della Convenzione, di far pervenire copie certificate conformi della presente Risoluzione e del testo degli emendamenti contenuti negli Annessi a tutti i Governi Contraenti della Convenzione;

5. INCARICA INOLTRE il Segretario Generale di far pervenire copie della presente Risoluzione e dei suoi Annessi ai Membri dell'Organizzazione che non sono Governi Contraenti della Convenzione.

ALLEGATO 1 ALLA RISOLUZIONE MSC.31(63)
(adottata il 23 maggio 1994)

EMENDAMENTI ALLA CONVENZIONE INTERNAZIONALE DEL 1974 PER LA SALVAGUARDIA DELLA VITA UMANA IN MARE

CAPITOLO V
Sicurezza della navigazione

1 *Viene aggiunta la seguente nuova Regola 8-1:*

Regola 8-1
Sistemi di rapportazione navale

(a) I sistemi di rapportazione navale contribuiscono alla salvaguardia della vita umana in mare, alla sicurezza ed efficienza della navigazione e alla protezione dell'ambiente marino. Un sistema di rapportazione navale, quando adottato ed attuato in accordo con la guida e i criteri emanati dall'IMO [1] in esecuzione della presente Regola, deve essere usato da tutte le navi o da certe categorie di navi o da navi che trasportano certi carichi in accordo con le disposizioni di ciascun sistema così adottato.

(b) L'IMO è riconosciuta come il solo organismo internazionale per lo sviluppo di guide, criteri e regolamenti a livello internazionale per i sistemi di rapportazione navale. I Governi Contraenti devono riferire all'IMO le proposte di adozione di sistemi di rapportazione navale. L'IMO raccoglierà e farà circolare fra i Governi Contraenti tutte le relative informazioni riguardanti qualsiasi sistema di rapportazione navale adottato.

(c) La presente Regola e la guida e i criteri relativi non si applicano alle navi da guerra, alle navi militari ausiliarie o a qualsiasi altra unità posseduta o esercita da un Governo Contraente e impiegata, momentaneamente, solo per servizi governativi non commerciali; tuttavia e auspicabile la partecipazione di tali navi ai sistemi di rapportazione navale che siano stati adottati in accordo con la presente Regola.

(d) L'inizio dell'iter istitutivo di un sistema di rapportazione navale ricade sotto la responsabilità del Governo o dei Governi in questione. Nello sviluppo di tali sistemi deve essere tenuto conto delle disposizioni della guida e dei criteri emanati dall'IMO [1].

(e) Non è richiesto che i sistemi di rapportazione navale presentati all'IMO per l'adozione debbano necessariamente soddisfare la presente Regola. Tuttavia è auspicabile che i Governi che attuano tali sistemi seguano per quanto possibile la guida e i criteri emanati dall'IMO [1]. I Governi possono presentare tali sistemi all'IMO ai fini del loro riconoscimento.

(f) Qualora due o più Governi abbiano un comune interesse in un particolare campo, essi dovrebbero formulare proposte intese all'istituzione di un sistema coordinato di rapportazione navale sulla base di mutui accordi. Prima di procedere alla trattazione di una proposta di

adozione di un sistema di rapportazione navale, l'IMO deve far circolare i dettagli relativi a detta proposta ai Governi che abbiano un interesse comune nel campo trattato dal sistema proposto. Qualora venga adottato ed istituito un sistema coordinato di rapportazione navale, esso deve presentare uniformità procedurale ed operativa.

(g) Dopo l'adozione di un sistema di rapportazione navale in accordo con la presente Regola, il Governo o i Governi interessati devono prendere tutte le misure necessarie per la diffusione di qualsiasi informazione necessaria per un efficace ed efficiente impiego del sistema. Ogni sistema di rapportazione navale adottato deve essere capace di interazione e deve essere in grado di assistere le navi con informazioni quando necessario. Tali sistemi devono essere eserciti in accordo con la guida e i criteri emanati dall'IMO in esecuzione della presente Regola [1].

(h) Il Comandante di una nave deve ottemperare alle prescrizioni dei sistemi di rapportazione navale adottati e riferire all'Autorità competente tutte le informazioni richieste in accordo con le disposizioni di ciascuno di tali sistemi.

(i) Tutti i sistemi di rapportazione navale adottati e le azioni intraprese per imporre la conformità con tali sistemi devono essere in armonia con la legge internazionale, comprese le relative disposizioni della Convenzione delle Nazioni Unite sulla Legge del Mare.

(j) Nessuna parte della presente Regola o della guida e criteri relativi deve pregiudicare i diritti e i doveri dei Governi a norma della legge internazionale o del regime legale degli stretti internazionali.

(k) La partecipazione delle navi in accordo con le disposizioni dei sistemi di rapportazione navale adottati deve essere esente da spese per le navi interessate.

(l) L'IMO deve assicurarsi che i sistemi di rapportazione navale adottati vengano rivisti sulla base della guida e dei criteri emanati dall'IMO [1].

2 *Viene aggiunta la seguente nuova Regola 15-1:*

Regola 15-1
Sistemazioni di rimorchio di emergenza sulle navi cisterna

(a) Agli effetti della presente Regola, le navi cisterna comprendono le navi petroliere come definite alla Regola II-1/2.12, le navi chimichiere come definite alla Regola VII/8.2 e le navi gassiere come definite alla Regola VII/11.2.

---

1 Si fa riferimento alle "Guidelines and criteria" da adottare da parte del Maritime Safety Committee con Risoluzione MSC.(43)(64). Si fa riferimento ai "General principles for ship reporting systems and ship reporting requirements, including guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants" adottati dall'IMO con Risoluzione A.648(16).

(b) Una sistemazione di rimorchio di emergenza deve essere installata ad ambedue le estremità di tutte le navi cisterna aventi portata lorda uguale o superiore a 20.000 tonnellate, costruite il 1° gennaio 1996 o dopo tale data. Per le navi cisterna costruite prima del 1° gennaio 1996, tali sistemazioni devono essere installate in occasione della prima immissione in bacino programmata dopo il 1° gennaio 1996, ma non oltre il 1° gennaio 1999. Il progetto e la costruzione della sistemazione di rimorchio deve essere approvata dall'Amministrazione sulla base di una guida emanata dall'IMO [2].

2 . Si fa riferimento alle "Guidelines on Emergency Towing Arrangements for Tankers" adottate dal Maritime Safety Committee con Risoluzione MSC.35(63).

ALLEGATO 2 ALLA RISOLUZIONE MSC.31(63)
(adottata il 23 maggio 1994)

EMENDAMENTI ALLA CONVENZIONE INTERNAZIONALE DEL 1974 PER LA SALVAGUARDIA DELLA VITA UMANA IN MARE

CAPITOLO II-2
Costruzione - Protezione antincendio, rivelazione ed estinzione degli incendi

Regola 15
Sistemazioni per il combustibile liquido, l'olio lubrificante ed altri oli infiammabili

1 *Dopo il titolo viene aggiunto il testo seguente:*

"(I paragrafi da 2.9 a 2.12 della presente Regola si applicano a tutte le navi)".

2 *Dopo il paragrafo 2.8 esistente vengono aggiunti i seguenti nuovi paragrafi da 2.9 a 2.12:*

"2.9 pressione tra le pompe del combustibile ad alta pressione e gli iniettori devono essere protetti mediante un impianto di tubolatura a doppia parete in grado di contenere il combustibile fuoriuscito in conseguenza di una rottura del tubo ad alta pressione. Un impianto di tubolatura a doppia parete comprende un tubo esterno ntro il quale viene sistemato il tubo di combustibile ad alta pressione in modo da costituire un complesso permanente. L'impianto di tubolatura a doppia parete deve comprendere mezzi idonei a raccogliere le perdite di combustibile, e devono essere sistemati dispositivi di allarme per il caso di rottura del tubo di combustibile.

2.10 Tutte le superfici con temperatura superiore a 220°C che possano essere raggiunte dal combustibile in conseguenza di un'avaria all'impianto del combustibile stesso, devono essere adeguatamente coibentate.

2.11 Le tubolature del combustibile devono essere schermate ovvero protette in altro modo adeguato per evitare, per quanto praticamente possibile, che spruzzi o perdite di combustibile possano raggiungere superfici calde, prese d'aria dei macchinari o altre fonti d'ignizione. Il numero delle giunzioni in tali impianti di tubolature deve essere ridotto al minimo.

2.12 Le navi costruite prima del 1° luglio 1998 dovranno soddisfare alle prescrizioni dei paragrafi da 2.9 a 2.11 non più tardi del 1° luglio 2003, fatta eccezione per il fatto che su motori di potenza uguale o inferiore a 375 kW con pompe d'iniezione che servono più di un iniettore possono essere impiegate, in alternativa all'impianto di tubolatura a doppia parete, di cui al paragrafo 2.9, idonei involucri protettivi."

3 *Le parole "2.7 e 2.8" nel paragrafo 3 esistente sono sostituite da "2.7, 2.8, 2.10 e 2.11".*

4 *Le parole "2.4 e 2.6" nel paragrafo 4 esistente sono sostituite da "2.4, 2.6, 2.10 e 2.11".*

5 *Il paragrafo 5.1 esistente viene cancellato e i paragrafi 5.2 e 5.3 vengono rinumerati come paragrafi 5.1 e 5.2.*

CAPITOLO V
Sicurezza della navigazione

Regola 3
Informazioni prescritte per gli avvisi di pericolo

6 *Nel paragrafo (b) sostituire la frase* "Tempeste tropicali (uragani nelle Antille, tifoni nei Mari della Cina, cicloni nell'Oceano Indiano e tempeste della stessa natura nelle altre regioni)" *con* "Tempeste tropicali [1] ".

Regola 4
Servizi meteorologici

7 *Nel paragrafo (b)(ii) sostituire la frase* "comunicare giornalmente, per radio" con "comunicare due volte al giorno, per radio [2] ".

Visibilità dalla plancia

8 *Viene aggiuta la seguente nuova Regola 22:*

Regola 22
Visibilità dalla plancia

(a) Le navi aventi lunghezza, come definita alla Regola III/3.10, uguale o superiore a 45 metri, costruite il 1° luglio 1998 o dopo tale data, dovranno soddisfare alle seguenti norme:

(i) La visione della superficie del mare dalla posizione di comando non deve essere occultata per più di due lunghezze nave, o per più di 500 m se tale valore risulta inferiore, a proravia della prora fino a 10° a sinistra e a dritta in tutte le condizioni di immersione, assetto e caricazione in coperta.

(ii) I settori ciechi dovuti al carico, ai mezzi di carico e scarico o ad altri ostacoli fuori della timoneria a proravia del traverso che ostacolino la visione della superficie del mare come osservata dalla posizione di comando non devono superare 10°. L'arco totale dei settori ciechi non deve superare 20°. I settori liberi tra i settori ciechi devono essere di almeno 5°. Tuttavia, per la visione descritta al paragrafo 1.1, ogni singolo settore cieco non deve superare 5°.

---

1 Ciclone tropicale è il temine generico più comunemente usato dai Servizi Meteorologici nazionali. Vengono anche usati i termini uragano, tifone, violenta tempesta ciclonica ecc., a seconda della posizione geografica, con particolare riferimento alle tempeste più violente.

2 Si fa riferimento alle Regole IV/7.1.4 e IV/7.1.5 degli Emendamenti 1988 alla Convenzione SOLAS 1974 relativi alle radiocomunicazioni per il sistema globale di sicurezza e soccorso in mare (GMDSS).

(iii) Il campo visivo orizzontale dalla posizione di comando deve estendersi per un arco uguale o superiore a 225°, vale a dire dalla direzione prodiera fino ad almeno 22,5° a poppavia del traverso su ciascun lato della nave.

(iv) Da ciascuna ala di plancia, il campo visivo orizzontale deve estendersi per un arco di almeno 225°, vale a dire da almeno 45° oltre la direzione prodiera sul lato opposto della nave fino alla direzione poppiera per 180° sullo stesso lato della nave.

(v) Dalla posizione principale di governo della nave, il campo visivo orizzontale deve estendersi dalla direzione prodiera per un arco di almeno 60° su ciascun lato della nave.

(vi) La murata della nave deve essere visibile dall'ala di plancia.

(vii) L'altezza del margine inferiore delle finestre prodiere della plancia sopra il ponte di comando deve essere tenuta quanto più bassa possibile. Tale margine inferiore non deve in alcun caso rappresentare un ostacolo alla visione verso prora come descritta nella presente Regola.

(viii) Il margine superiore delle finestre prodiere di plancia deve consentire una visione in avanti dell'orizzonte per una persona con un'altezza dell'occhio 1.800 mm sopra il ponte di comando nella posizione di comando, con la nave che beccheggia in mare grosso. L'Amministrazione, qualora sia convinta che un'altezza dell'occhio di 1.800 mm non sia ragionevole né praticamente realizzabile, può consentire la riduzione di tale altezza dell'occhio ad un valore comunque non inferiore a 1.600 mm.

(ix) Le finestre devono soddisfare alle seguenti prescrizioni:

(1) le intelaiature tra le finestre di plancia devono essere tenute al minimo e non devono essere installate immediatamente a proravia di alcuna postazione di servizio;

(2) al fine di evitare riflessi, le finestre prodiere di plancia devono essere inclinate rispetto al piano verticale, con la parte superiore verso l'esterno, di un angolo non inferiore a 10° e non superiore a 25°;

(3) non devono essere sistemate finestre con vetri polarizzati o colorati;

(4) in qualsiasi momento, indipendentemente dalle condizioni meteorologiche, almeno due delle finestre prodiere di plancia devono consentire una visione chiara e, inoltre, a seconda della configurazione della plancia, un certo numero di finestre ulteriori deve consentire una visione chiara.

(b) Le navi costruite prima del 1° luglio 1998 dovranno, ove praticamente possibile, soddisfare alle prescrizioni dei paragrafi (a)(i) e (a)(ii). Tuttavia non sono richieste modifiche strutturali o sistemazioni addizionali.

(c) Nel caso di navi di progetto non tradizionale le quali, a giudizio dell'Amministrazione, non possono soddisfare alla presente Regola, devono essere previste sistemazioni atte ad ottenere un livello di visibilità quanto più praticamente possibile prossimo a quelli prescritti nella presente Regola."

RESOLUTION 1 OF THE CONFERENCE OF CONTRACTING GOVERNMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974 ADOPTED ON 24 MAY 1994

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA 1974

THE CONFERENCE

RECALLING article VIII(c) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (hereinafter referred to as "the Convention") concerning the procedure for amending the Convention by a Conference of Contracting Governments

HAVING CONSIDERED amendments to the Annex to the Convention proposed and circulated to the Members of the Organization and to all Contracting Governments to the Convention

1 ADOPTS, in accordance with article VIII(c)(ii) of the Convention, amendments to the Annex to the Convention the texts of which are given in the Annexes to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that

(a) the amendments set out in Annex 1 shall be deemed to have been accepted on 1 July 1995; and

(b) the amendments set out in Annex 2 shall be deemed to have been accepted on 1 January 1998,

unless, prior to these dates, more than one third of Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;

3. INVITES Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention:

(a) the amendments set out in Annex 1 shall enter into force on 1 January 1996; and

(b) the amendments set out in Annex 2 shall enter into force on 1 July 1998,

upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above

ANNEX 1

ADDITION OF NEW CHAPTERS X AND XI TO, AND AMENDMENTS TO THE APPENDIX TO, THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

1 The following new chapter X is added to the Annex

CHAPTER X

SAFETY MEASURES FOR HIGH SPEED CRAFT

Regulation 1

Definitions

For the purpose of this chapter

1 'High Speed Craft Code (HSC Code) means the International Code of Safety for High Speed Craft adopted by the Maritime Safety Committee of the Organization by resolution MSC 36(63), as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the Annex other than chapter I

2 High speed craft is a craft capable of a maximum speed in metres per second (m/s) equal to or exceeding:

3 7 ∇ 0 1667

where: ∇ = displacement corresponding to the design waterline (m^3)

3 'Craft constructed' means a craft the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction

4 Similar stage of construction means a stage at which

1 construction identifiable with a specific craft begins; and

2 assembly of that craft has commenced comprising at least 50 tonnes or 1% of the estimated mass of all structural material, whichever is the less

Regulation 2

Application

1 This chapter applies to high speed craft constructed on or after 1 January 1996, as follows:

1 passenger craft [illegible]

2 cargo craft of 500 gross tonnage and upwards which do not proceed in the course of their voyage more than 8 h at operational speed from a place of refuge when fully laden

2 Any craft, irrespective of the date of construction, which undergoes repairs, alterations, modifications and outfitting related thereto shall continue to comply with at least the requirements previously applicable to the craft. Such a craft, if constructed before 1 January 1996, shall, as a rule, comply with the requirements for a craft constructed on or after that date to at least the same extent as it did before undergoing such repairs, alterations, modifications or outfitting. Repairs, alterations and modifications of a major character, and outfitting related thereto, shall meet the requirements for a craft constructed on or after 1 January 1996 in so far as the Administration deems reasonable and practicable

Regulation 3

Requirements for high speed craft

1 Notwithstanding the provisions of chapters I to IV and regulation V/12, a high speed craft which complies with the requirements of the High Speed Craft Code in its entirety and which has been surveyed and certified as provided for in that Code shall be deemed to have complied with the requirements of chapters I to IV and regulation V/12. For the purpose of this regulation, the requirements of the Code shall be treated as mandatory

2 The certificates and permits issued under the High Speed Craft Code shall have the same force and the same recognition as the certificates issued under chapter I "

2 The following new chapter XI is added to the Annex:

"CHAPTER XI

SPECIAL MEASURES TO ENHANCE MARITIME SAFETY

Regulation 1

Authorization of recognized organizations

Organizations referred to in regulation I/6 shall comply with the guidelines developed by the Organization

Regulation 2

Enhanced surveys

Bulk carriers as defined in regulation IX/1 6 and oil tankers as defined in regulation II-1/2.12 shall be subject to an enhanced programme of inspections in accordance with the guidelines adopted by the Assembly of the Organization by resolution A.744(18), as may be amended by the Organization provided that such amendments are adopted, brought into force

Regulation 3

Ship identification number

1 This regulation applies to all passenger ships of 100 gross tonnage and upwards and to all cargo ships of 300 gross tonnage and upwards

2 Every ship shall be provided with an identification number which conforms to the IMO ship identification number scheme adopted by the Organization

3 The ship s identification number shall be inserted on the certificates and certified copies thereof issued under regulation I/12 or regulation I/13

4 For ships constructed before 1 January 1996, this regulation shall take effect when a certificate is renewed on or after 1 January 1996

Regulation 4

Port State control on operational requirements

1 A ship when in a port of another Contracting Government is subject to control by officers duly authorized by such Government concerning operational requirements in respect of the safety of ships, when there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the safety of ships

2 In the circumstances defined in paragraph 1 of this regulation, the Contracting Government carrying out the control shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until the situation has been brought to order in accordance with the requirements of the present Convention

3 Procedures relating to the port State control prescribed in regulation I/19 shall apply to this regulation

4 Nothing in the present regulation shall be construed to limit the rights and obligations of a Contracting Government carrying out control over operational requirements specifically provided for in the regulations "

3 Amendments to the Appendix to the Annex

1 Form of Safety Certificate for Passenger Ships

PASSENGER SHIP SAFETY CERTIFICATE

The text of footnote 3 is replaced by the following

"In accordance with the IMO Ship Identification Number Scheme adopted by the Organization by resolution A 600(15)."

2 Form of Safety Construction Certificate for Cargo Ships,

CARGO SHIP SAFETY CONSTRUCTION CERTIFICATE

3 Form of Safety Equipment Certificate for Cargo Ships

CARGO SHIP SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE

The text of footnote 3 is replaced by the following:

'In accordance with the IMO Ship Identification Number Scheme adopted by the Organization by resolution A 600(15)."

4 Form of Safety Radio Certificate for Cargo Ships

CARGO SHIP SAFETY RADIO CERTIFICATE

The text of footnote 2 is replaced by the following

'In accordance with the IMO Ship Identification Number Scheme, adopted by the Organization by resolution A 600(15) "

5 Form of Exemption Certificate

EXEMPTION CERTIFICATE

The text of footnote 2 is replaced by the following

"In accordance with the IMO Ship Identification Number Scheme, adopted by the Organization by resolution A 600(15) "

ANNEX 2

ADDITION OF A NEW CHAPTER IX TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA 1974

The following new chapter IX is added to the Annex

CHAPTER IX

MANAGEMENT FOR THE SAFE OPERATION OF SHIPS

Regulation 1

Definitions

For the purpose of this chapter unless expressly provided otherwise

1 International Safety Management (ISM) Code' means the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention adopted by the Organization by resolution A 741(18), as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the Annex other than chapter I

2 "Company" means the owner of the ship or any other organization or person such as the manager, or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the owner of the ship and who on assuming such responsibility has agreed to take over all the duties and responsibilities imposed by the International Safety Management Code

3 "Oil tanker" means an oil tanker as defined in regulation II-1/2 12

4 "Chemical tanker' means a chemical tanker as defined in regulation VII/8 2

5 Gas carrier' means a gas carrier as defined in regulation VII/11 2

6 "Bulk carrier' means a ship which is constructed generally with single deck, top-side tanks and hopper side tanks in cargo spaces, and is intended primarily to carry dry cargo in bulk and includes such types as ore carriers and combination carriers

7 'Mobile offshore drilling unit (MODU) means a vessel capable of engaging in drilling oprations for the exploration for or exploitation of resources beneath the sea-bed such as liquid or gaseous hydrocarbons, sulphur or salt

8 "High speed craft" means a craft as defined in regulation X/1 2

Regulation 2

Application

1 This chapter applies to ships, regardless of the date of construction, as follows:

1 passenger ships including passenger high speed craft, not later than 1 July 1998;

2 oil tankers, chemical tankers, gas carriers, bulk carriers and cargo high speed craft of 500 gross tonnage and upwards, not later than 1 July 1998; and

3 other cargo ships and mobile offshore drilling units of 500 gross tonnage and upwards not later than 1 July 2002

2 This chapter does not apply to government-operated ships used for non-commercial purposes

Regulation 3

Safety management requirements

1 The company and the ship shall comply with the requirements of the International Safety Management Code

2 The ship shall be operated by a company holding a Document of Compliance referred to in regulation 4

Regulation 4

Certification

1 A Document of Compliance shall be issued to every company which complies with the requirements of the International Safety Management Code This document shall be issued by the Administration, by an organization recognized by the Administration, or at the request of the Administration by another Contracting Government

2 A copy of the Document of Compliance shall be kept on board the ship in order that the master can produce it on request for verification

3 A Certificate, called a Safety Management Certificate, shall be issued to every ship by the Administration or an organization recognised by the Administration. The Administration or organization recognised by it shall, before issuing the Safety Management Certificate, verify that the company and its shipboard management operate in accordance with the approved safety management system

Regulation 5

Regulation 6

Verification and control

1 The Administration, another Contracting Government at the request of the Administration or an organization recognized by the Administration shall periodically verify the proper functioning of the ship's safety management system.

2 Subject to the provisions of paragraph 3 of this regulation a ship required to hold a certificate issued pursuant to the provisions of regulation 4.3 shall be subject to control in accordance with the provisions of regulation XI/4. For this purpose such certificate shall be treated as a certificate issued under regulation I/12 or I/13

3 In cases of change of flag State or company, special transitional arrangements shall be made in accordance with the guidelines developed by the Organization "

ANNESSO 2

RISOLUZIONE 1 DELLA CONFERENZA DEI GOVERNI CONTRAENTI LA CONVENZIONE INTERNAZIONALE DEL 1974 PER LA SALVAGUARDIA DELLA VITA UMANA IN MARE, ADOTTATA IL 24 MAGGIO 1994
ADOZIONE DI EMENDAMENTI ALL'ANNESSO ALLA CONVENZIONE INTERNAZIONALE DEL 1974 PER LA SALVAGUARDIA DELLA VITA UMANA IN MARE

LA CONFERENZA,

RICHIAMANDO l'articolo VIII(c) della Convenzione Internazionale del 1974 per la Salvaguardia della Vita Umana in Mare, (di seguito definita come "la Convenzione"), relativa alla procedura di emendamento della Convenzione da parte di una Conferenza dei Governi Contraenti;

AVENDO ESAMINATO le proposte di emendamento dell'Annesso alla Convenzione, divulgate ai Membri dell'Organizzazione ed a tutti i Governi Contraenti la Convenzione,

1. ADOTTA, in conformità con l'articolo VIII(c)(ii) della Convenzione, gli emendamenti all'Annesso alla Convenzione i testi dei quali sono contenuti negli Annessi alla presente Risoluzione;

2. STABILISCE, in conformità con l'articolo VIII(b)(vi)(2)(bb) della Convenzione, che:

- gli emendamenti stabiliti nell'Annesso 1 si riterranno accettati alla data del 1 Luglio 1995; e

- gli emendamenti stabiliti nell'Annesso 2 si riterranno accettati il 1 Gennaio 1998,

a meno che più di un terzo dei Governi Contraenti della Convenzione, o dei Governi Contraenti le cui flotte mercantili costituiscono nell'insieme non meno del 50% del tonnellaggio lordo della flotta mercantile mondiale, non abbia notificato, prima di tali date, le proprie obiezioni agli emendamenti.

3. INVITA i Governi Contraenti a prendere nota che, in conformità con l'articolo VIII(b)(vii)(2) della Convenzione:

- gli emendamenti stabiliti nell'Annesso 1 entreranno in vigore il 1 Gennaio 1996; e che
- gli emendamenti stabili nell'Annesso 2 entreranno in vigore il 1 Luglio 1998,

al momento della loro accettazione in conformità con il paragrafo 2 precedente.

ALLEGATO 1 ALLA RISOLUZIONE 1 DELLA CONFERENZA DEI GOVERNI CONTRAENTI LA SOLAS (adottata il 24 maggio 1994)

AGGIUNTA DEI NUOVI CAPITOLI X E XI ALL'ANNESSO ALLA CONVENZIONE INTERNAZIONALE DEL 1974 PER LA SALVAGUARDIA DELLA VITA UMANA IN MARE ED EMENDAMENTI ALL'APPENDICE 1 A DETTO ANNESSO

1 *All'Annesso viene aggiunto il seguente nuovo Capitolo X:*

CAPITOLO X
Misure di sicurezza per le unità veloci

Regola 1
Definizioni

Agli effetti del presente Capitolo:

1 "Codice per le unità veloci (HSC Code)" è il Codice internazionale di sicurezza per le unità veloci (International Code of Safety for High Speed Craft) adottato dal Maritime Safety Committee dell'IMO con Risoluzione MSC.36(63), come può essere emendato dall'IMO stessa, a condizione che tali emendamenti vengano adottati, entrino in vigore ed abbiano effetto in accordo con le disposizione dell'Articolo VIII della presente Convenzione concernenti le procedure di emendamento applicabili all'Annesso, fatta eccezione per il Capitolo I.

2 "Unità veloce" è un'unità in grado di sviluppare una velocità massima, in m/s. uguale o superiore a:

$$3{,}7\ \nabla^{0{,}1667}$$

in cui ∇ = volume di carena corrispondente al galleggiamento di progetto (m^3).

3 L'espressione "unità costruita" significa un'unità la cui chiglia sia stata impostata o che si trovi in un equivalente stato di avanzamento della costruzione.

4 L'espressione "equivalente stato di avanzamento della costruzione" significa lo stadio in cui:

.1 inizia la costruzione identificabile con un'unità specifica; e

.2 e iniziata, per quella unità, la sistemazione in posto di almeno 50 tonnellate o dell'1% della massa stimata di tutto il materiale strutturale, assumendo il minore di questi due valori.

Regola 2
Applicazione

1 Il presente Capitolo si applica alle unità veloci costruite il 1° gennaio 1996 o dopo tale data, come segue:

.1 alle unità veloci da passeggeri che non si allontanino durante il viaggio oltre una distanza da posto di rifugio corrispondente a 4 ore di navigazione, alla velocità di esercizio e nelle condizioni di pieno carico; e

.2 alle unità veloci da carico di stazza lorda uguale o superiore a 500 ton che non si allontanino durante il viaggio oltre una distanza da un posto di rifugio corrispondente a 8 ore di navigazione, alla velocità di esercizio e nelle condizioni di pieno carico.

2 Tutte le unità veloci, indipendentemente dalla data di costruzione, che siano sottoposte a riparazioni, cambiamenti, modifiche e conseguenti variazioni nel loro equipaggiamento, devono continuare a soddisfare almeno alle disposizioni che erano ad esse applicabili prima. Tali unità, se costruite prima del 1° gennaio 1996, devono, di regola, soddisfare alle disposizioni per le unità veloci costruite il 1° gennaio 1996 o dopo tale data, almeno per un'estensione almeno non inferiore a quella cui le unità erano tenute prima di subire tali riparazioni, cambiamenti, modifiche o variazioni nel loro equipaggiamento. Riparazioni, cambiamenti e modifiche di grande importanza e conseguenti variazioni nel loro equipaggiamento devono soddisfare alle disposizioni per le unità veloci costruite il 1° gennaio 1996 o dopo tale data, per quanto l'Amministrazione giudichi ragionevole o praticamente attuabile.

Regola 3
Prescrizioni per le unità veloci

1 Nonostante quanto disposto nei Capitoli dal I al IV e nella Regola V/12, un'unità veloce la quale soddisfi completamente alle prescrizioni del Codice per le unità veloci che sia stata visitata e certificata come previsto da tale Codice dovrà essere considerata come soddisfacente alle prescrizioni dei Capitoli dal I al IV e della Regola V/12. Agli effetti della presente Regola, le prescrizioni del Codice devono essere considerate come obbligatorie.

2 I certificati e i permessi rilasciati a norma del Codice per le unità veloci devono avere la stessa efficacia e ricevere lo stesso riconoscimento come i certificati rilasciati a norma del Capitolo I.

2 *All'Annesso viene aggiunto il seguente nuovo Capitolo XI:*

CAPITOLO XI
Misure speciali per migliorare la sicurezza marittima

Regola 1
Autorizzazione di enti riconosciuti

Gli enti citati nella Regola I/6 devono soddisfare alle prescrizioni della Guida emanata dall'IMO [1].

Regola 2
Miglioramento della qualità delle visite

Le navi portarinfusa, come definite alla Regola IX/1.6 e le navi petroliere come definite alla Regola II-1/2.12 devono essere sottoposte ad un programma migliorato d'ispezioni in accordo con la Guida adottata dall'Assemblea dell'IMO con Risoluzione A.744(18), come può essere emendata dall'IMO stessa, a condizione che tali emendamenti vengano adottati, posti in vigore ed abbiano effetto in accordo con le disposizione dell'Articolo VIII della presente Convenzione concernenti le procedure di emendamento applicabili all'Annesso, fatta eccezione per il Capitolo I.

Regola 3
Numero d'indicazione della nave

1 La presente Regola si applica a tutte le navi da passeggeri aventi stazza lorda uguale o superiore a 100 ton e a tutte le navi da carico di stazza lorda uguale o superiore a 300 ton.

2 Tutte le navi devono essere provviste di un numero d'identificazione il quale sia conforme allo Schema IMO per i numeri d'identificazione delle navi adottato dall'IMO stessa [2].

3 Il numero d'identificazione della nave deve essere riportato sui certificati e sulle relative copie autenticate rilasciate a norma della Regola I/12 o della Regola I/13.

4 Per le navi costruite prima del 1° gennaio 1996, la presente Regola dovrà avere effetto quando un certificato verrà rinnovato il 1° gennaio 1996 o dopo tale data.

---

1 Si fa riferimento alle "Guidelines for the Authorization of Organizations Acting on Behalf of the Administration" adottate dall'IMO con Risoluzione A.739(18).

2 Si fa riferimento all'"IMO Ship Identification Number Scheme" adottato dall'IMO con Risoluzione A.600(15).

Regola 4
Controllo dello Stato del Porto concernente le prescrizioni operative [3]

1 Una nave che si trovi in un porto di un altro Governo Contraente è soggetta al controllo, da parte dei funzionari debitamente autorizzati da tale Governo, concernente le prescrizioni operative nei riguardi della sicurezza delle navi, nei casi in cui vi siano fondati motivi per ritenere che il comandante o l'equipaggio non siano familiari con le procedure essenziali di bordo relative alla sicurezza delle navi.

2 Nelle circostanze indicate nel paragrafo 1 della presente Regola, il Governo Contraente che esegue il controllo deve prendere misure atte ad assicurare che la nave non parta finchè la situazione non sia stata ristabilita in accordo con le disposizioni della presente Convenzione.

3 Si applicano alla presente Regola le procedure relative al controllo dello Stato del porto prescritte alla Regola I/19.

4 Nessuna disposizione della presente Regola deve essere interpretata nel senso di limitare i diritti o gli obblighi di un Governo Contraente che esegua un controllo concernente le prescrizioni operative previste specificatamente nelle Regole.

3 *Emendamenti all'Appendice 1 all'Annesso:*

.1 Modello del Certificato di sicurezza per nave da passeggeri

CERTIFICATO DI SICUREZZA PER NAVE DA PASSEGGERI

Il testo della Nota 3 viene sostituito dal seguente:

"In accordo con l' "IMO Ship Identification Number Scheme" adottato dall'IMO con Risoluzione A.600(15)."

.2 Modello del Certificato di sicurezza di costruzione per nave da carico

CERTIFICATO DI SICUREZZA DI COSTRUZIONE PER NAVE DA CARICO

Il testo della Nota 3 viene sostituito dal seguente:

"In accordo con l' "IMO Ship Identification Number Scheme" adottato dall'IMO con Risoluzione A.600(15)."

.3 Modello del Certificato di sicurezza per le dotazioni di nave da carico

CERTIFICATO DI SICUREZZA PER LE DOTAZIONI DI NAVE DA CARICO

Il testo della Nota 3 viene sostituito dal seguente:

---

[3] Si fa riferimento alle "Procedures for the Control of Operational Requirements Related to the Safety of Ships and Pollution Prevention" adottate dall'IMO con Risoluzione A.742(18).

"In accordo con l' "IMO Ship Identification Number Scheme" adottato dall'IMO con Risoluzione A.600(15)."

.4 Modello del Certificato di sicurezza radio per nave da carico

CERTIFICATO DI SICUREZZA RADIO PER NAVE DA CARICO

Il testo della Nota 2 viene sostituito dal seguente:

"In accordo con l' "IMO Ship Identification Number Scheme" adottato dall'IMO con Risoluzione A.600(15)."

.5 Modello del Certificato di esenzione

CERTIFICATO DI ESENZIONE

Il testo della Nota 2 viene sostituito dal seguente:

"In accordo con l' "IMO Ship Identification Number Scheme" adottato dall'IMO con Risoluzione A.600(15)."

ALLEGATO 2 ALLA RISOLUZIONE 1 DELLA CONFERENZA DEI GOVERNI CONTRAENTI LA SOLAS (adottata il 24 maggio 1994)

AGGIUNTA DEL NUOVO CAPITOLO IX ALL'ANNESSO ALLA CONVENZIONE INTERNAZIONALE DEL 1974 PER LA SALVAGUARDIA DELLA VITA UMANA IN MARE

All'Annesso viene aggiunto il seguente nuovo Capitolo IX:

CAPITOLO IX
Gestione della sicurezza delle navi

Regola 1
Definizioni

Agli effetti del presente Capitolo, salvo esplicite disposizioni contrarie:

1 "Codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi (ISM Code)" significa l'"International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention" adottato dall'IMO con Risoluzione A.741(18), come puo' essere emendato dall'IMO, a condizione che tali emendamenti vengano adottati, posti in vigore ed abbiano effetto in accordo con le disposizioni dell'Articolo VIII della presente Convenzione concernenti le procedure di emendamento applicabili all'Annesso, fatta eccezione per il Capitolo I.

2 "Società" significa l'armatore della nave o qualsiasi altro ente o persona, quali il gestore o il noleggiatore a scafo nudo, che abbiano assunto dall'armatore la responsabilità dell'esercizio della nave e che, nell'assumere tale responsabilità, si siano dichiarati d'accordo per rilevare tutte le obbligazioni e responsabilità imposte dall'ISM Code.

3 "Nave petroliera" significa una nave petroliera come definita alla Regola II-1/2.12.

4 "Nave chimichiera" significa una nave chimichiera come definita alla Regola VII/8.2.

5 "Nave gassiera" significa una nave gassiera come definita alla Regola VII/11.2.

6 "Nave portarinfusa" significa una nave costruita, in generale, ad un ponte, con scivoli alti e bassi negli spazi destinati al carico, e adibita prevalentemente al trasporto alla rinfusa di carichi solidi, e comprende tipi di navi quali le navi per il trasporto di minerali e le navi miste per il trasporto di minerali e prodotti petroliferi.

7 "Piattaforma mobile di perforazione (MODU)" significa un'unità in grado di essere adibita ad operazioni di perforazione ai fini dell'esplorazione o dello sfruttamento di risorse che si trovino al di sotto del fondo marino, come idrocarburi liquidi o gassosi, zolfo o sale.

8 "Unità veloce" significa un'unità come definita alla Regola X/1.2.

Regola 2
Applicazione

1 Il presente Capitolo si applica alle navi, indipendentemente dalla data di costruzione, come segue:

.1 alle navi da passeggeri, comprese le unità veloci da passeggeri, non oltre il 1° luglio 1988;

.2 alle navi petroliere, navi chimichiere, navi gassiere, navi portarinfusa e unità veloci da carico di stazza lorda uguale o superiore a 500 ton, non oltre il 1° luglio 1998; e

.3 alle altre navi da carico e alle piattaforme mobili di perforazione aventi stazza lorda uguale o superiore a 500 ton, non oltre il 1° luglio 2002.

2 Il presente Capitolo non si applica a navi esercite dal governo e impiegate per scopi non commerciali.

Regola 3
Prescrizioni relative al Sistema di Gestione per la Sicurezza

1 La Società e la nave devono soddisfare alle norme dell'ISM Code.

2 La nave deve essere gestita da una Società che sia in possesso di un Documento di Conformità come specificato alla Regola 4.

Regola 4
Certificazione

1 Ad ogni Società che soddisfi le norme dell'ISM Code deve essere rilasciato un Documento di Conformità. Tale documento deve essere rilasciato dall'Amministrazione, da un'ente da essa riconosciuto o, su richiesta dell'Amministrazione stessa, da un altro Governo Contraente.

2 Una copia del Documento di Conformità deve essere tenuto a bordo affinchè il comandante possa esibirlo, su richiesta, per la verifica.

3 Ad ogni nave deve essere rilasciato, dall'Amministrazione o da un ente da essa riconosciuto, un certificato denominato Certificato di sicurezza dello "Ship Management System". L'Amministrazione, o l'ente da essa riconosciuto, deve, prima del rilascio di detto Certificato, verificare che la Società e la gestione di bordo operino in accordo con lo "Ship Management System" di sicurezza approvato.

Regola 5
Mantenimento delle condizioni

Il Sistema di Gestione per la Sicurezza deve essere mantenuto in accordo con le disposizioni dell'ISM Code.

Regola 6
Verifiche e controlli

1 L'Amministrazione, un altro Governo Contraente su richiesta dell'Amministrazione, oppure un'ente riconosciuto da detta Amministrazione, deve verificare periodicamente il corretto funzionamento dello "Ship Management System" di sicurezza della nave.

2 Ferme restando le disposizioni del paragrafo 3 della presente Regola, le navi per le quali è richiesto che siano in possesso di un certificato rilasciato ai sensi delle disposizioni della Regola 4.3 sono soggette al controllo in accordo con le disposizioni della Regola XI/4. A tal fine, detto certificato deve essere considerato come un certificato rilasciato a norma della Regola I/12 o I/13.

3 Nel caso di cambio di Bandiera o di Società, devono essere prese misure transitorie speciali in accordo con la Guida emanata dall'IMO [1].

---

1 Si fa riferimento alle "Guidelines on the Implementation of the ISM Code by Administrations" da adottare da parte dell'IMO".

ANNEX 2

RESOLUTION MSC.42(64)
adopted on 9 December 1994

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING FURTHER article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, hereinafter referred to as "the Convention", concerning the procedures for amending the Annex to the Convention, other than the provisions of chapter I,

HAVING CONSIDERED, at its sixty-fourth session, amendments to the Convention proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) thereof,

1. ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, the amendments to the Convention, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the amendments set out in the Annex shall be deemed to have been accepted on 1 January 1996 unless, prior to this date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;

3. INVITES Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments set out in the Annex shall enter into force on 1 July 1996 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Contracting Governments to the Convention;

5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of the resolution and its Annex to Members of the Organization which are not Contracting Governments to the Convention.

ANNEX

AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

Regulation VI/2 - Cargo information

1 Add the following sentence after the last sentence of regulation VI/2.1:

"For the purpose of this regulation the cargo information required in subchapter 1.9 of the Code o Safe Practice for Cargo Stowage and Securing, adopted by the Organization by resolution A.714(17) as may be amended, shall be provided. Any such amendment to subchapter 1.9 shall be adopted brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the presen Convention concerning the amendment procedures applicable to the Annex other than chapter I."

Regulation VI/5 - Stowage and securing

2 Add the following new paragraph 6 to regulation VI/5:

"6 Cargo units, including containers, shall be loaded, stowed and secured throughout the voyag in accordance with the Cargo Securing Manual approved by the Administration. The Cargo Securin Manual shall be drawn up to a standard at least equivalent to the guidelines developed by th Organization."

Regulation VII/5 - Documents

3 Add the following new paragraph 6 to regulation VII/5:

"6 Cargo transport units, including freight containers, shall be loaded, stowed and secure throughout the voyage in accordance with the Cargo Securing Manual approved by th Administration. The Cargo Securing Manual shall be drawn up to a standard at least equivalent t the guidelines developed by the Organization."

Regulation VII/6 - Stowage requirements

4 Amend regulation VII/6.1 to read:

"Dangerous goods shall be loaded, stowed and secured safely and appropriately in accordance wit the nature of the goods. Incompatible goods shall be segregated from one another."

***

ANNESSO 2

RISOLUZIONE MSC.42(64)
(adottata il 9 Dicembre 1994)

ADOZIONE DI EMENDAMENTI ALLA CONVENZIONE INTERNAZIONALE DEL 1974 PER LA SALVAGUARDIA DELLA VITA UMANA IN MARE

IL COMITATO PER LA SICUREZZA MARITTIMA,

RICHIAMANDO l'Articolo 28(b) della Convenzione sull'Organizzazione Marittima Internazionale relativo alle funzioni del Comitato,

RICHIAMANDO INOLTRE l'articolo VIII(b) della Convenzione Internazionale del 1974 per la Salvaguardia della Vita Umana in Mare (SOLAS), di seguito definita come "la Convenzione", relativa alle procedure di emendamento applicabili all' Annesso alla Convenzione, fatta eccezione per il capitolo I,

DOPO AVER CONSIDERATO, nella sua sessantaquattresima sessione,le proposte di emendamento della Convenzione, divulgate in conformità all'articolo VIII(b)(i) della stessa,

1. ADOTTA, in conformità con l'articolo VIII(b)(iv) della Convenzione, gli emendamenti alla Convenzione il testo dei quali é enunciato nell'Annesso alla presente Risoluzione;

2. STABILISCE , in conformità con l'articolo VIII(b)(vi)(2)(bb) della Convenzione, che gli emendamenti stabiliti nell'Annesso si riterranno accettati alla data del 1 gennaio 1996, a meno che più di un terzo dei Governi Contraenti della Convenzione, o dei Governi Contraenti le cui flotte mercantili costituiscono nell'insieme non meno del 50% del tonnellaggio lordo della flotta mercantile mondiale, non abbia notificato, prima di tale data, le proprie obiezioni agli emendamenti;

3. INVITA i Governi Contraenti a prendere nota che, secondo l'articolo VIII(b)(vii)(2) della Convenzione, gli emendamenti stabiliti nell'Annesso entreranno in vigore il 1 Luglio 1996, al momento della loro accettazione ed in conformità con il paragrafo 2 precedente;

4. INCARICA il Segretario Generale, in conformità con l'articolo VIII(b)(v) della Convenzione, di far pervenire copie certificate conformi della presente Risoluzione e del testo degli emendamenti contenuti nell'Annesso a tutti i Governi Contraenti della Convenzione;

5. INCARICA INOLTRE il Segretario Generale di far pervenire copie della presente Risoluzione e del suo Annesso ai Membri dell'Organizzazione che non sono Governi Contraenti della Convenzione.

ALLEGATO ALLA RISOLUZIONE MSC.42(64)
(adottata il 9 dicembre 1994)

EMENDAMENTI ALLA CONVENZIONE INTERNAZIONALE DEL 1974 PER LA SALVAGUARDIA DELLA VITA UMANA IN MARE

CAPITOLO VI
Trasporto di carichi

Regola 2
Informazioni sul carico

1 *Dopo l'ultimo periodo della Regola 2.1 aggiungere il seguente periodo:*

"Agli effetti della presente Regola, devono essere fornite le informazioni sul carico richieste all'Articolo 1.9 del "Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing", adottato dall'IMO con Risoluzione A.714(17), come può essere emendato. Tali emendamenti all'Articolo 1.9 devono tutti essere adottati, posti in vigore ed avere effetto in accordo con le disposizioni dell'Articolo VIII della presente Convenzione concernenti le procedure di emendamento applicabili all'Annesso, fatta eccezione per il Capitolo I."

Regola 5
Stivaggio e fissaggio

2 *Aggiungere alla Regola 5 il seguente nuovo paragrafo 6:*

"6 Le unità da carico, compresi i contenitori, devono essere caricate, stivate e fissate per tutto il viaggio in accordo con il Manuale di stivaggio del carico approvato dall'Amministrazione. Il Manuale di stivaggio del carico deve essere redatto secondo un modello almeno equivalente a quello della Guida emanata dall'IMO".

CAPITOLO VII
Trasporto di merci pericolose

Regola 5
Documenti

3 *Aggiungere alla Regola 5 il seguente nuovo paragrafo 6:*

"6 Le unità per il trasporto del carico, compresi i contenitori per uso generale, devono essere caricate, stivate e fissate per tutto il viaggio in accordo con il Manuale di stivaggio del

carico approvato dall'Amministrazione. Il Manuale di stivaggio del carico deve essere redatto secondo un modello almeno equivalente a quello della Guida emanata dall'IMO".

Regola 6
Norme di stivaggio

4 *Modificare la Regola 6.1 come segue:*

.1 "Le merci pericolose devono essere caricate, stivate e fissate in modo sicuro ed appropriato tenendo conto della loro natura. Le merci incompatibili tra loro devono essere separate le une dalle altre."

ANNEX 2

RESOLUTION MSC.46(65)
adopted on 16 May 1995

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING FURTHER article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, hereinafter referred to as "the Convention", concerning the procedures for amending the Annex to the Convention,

HAVING APPROVED, at its sixty-fourth session, amendments to the Convention proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) thereof,

1 ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, the amendments to the Convention the text of which is set out in the Annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the amendments set out in the Annex shall be deemed to have been accepted on 1 July 1996 unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;

3. INVITES Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments set out in the Annex shall enter into force on 1 January 1997 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Contracting Governments to the Convention;

5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of the resolution and its Annex to Members of the Organization which are not Contracting Governments to the Convention

ANNEX

AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

Regulation V/8 - Routeing

The existing heading and text of the regulation are replaced by the following:

"Ship's routeing

(a) Ships' routeing systems contribute to safety of life at sea, safety and efficiency of navigation, and/or protection of the marine environment. Ships' routeing systems are recommended for use by, and may be made mandatory for, all ships, certain categories of ships or ships carrying certain cargoes, when adopted and implemented in accordance with the guidelines and criteria developed by the Organization.*

(b) The Organization is recognized as the only international body for developing guidelines, criteria and regulations on an international level for ships' routeing systems. Contracting Governments shall refer proposals for the adoption of ships' routeing systems to the Organization. The Organization will collate and disseminate to Contracting Governments all relevant information with regard to any adopted ships' routeing systems.

(c) This regulation, and its associated guidelines and criteria, does not apply to warships, naval auxiliary or other vessels owned or operated by a Contracting Government and used, for the time being, only on government non-commercial service; however, such ships are encouraged to participate in ships' routeing systems adopted in accordance with this regulation.

(d) The initiation of action for establishing a ships' routeing system is the responsibility of the Government or Governments concerned. In developing such systems for adoption by the Organization, the guidelines and criteria developed by the Organization* shall be taken into account.

(e) Ships' routeing systems should be submitted to the Organization for adoption. However, a Government or Governments implementing ships' routeing systems not intended to be submitted to the Organization for adoption or which have not been adopted by the Organization are encouraged to follow, wherever possible, the guidelines and criteria developed by the Organization.*

(f) Where two or more Governments have a common interest in a particular area, they should formulate joint proposals for the delineation and use of a routeing system therein on the basis of an agreement between them. Upon receipt of such proposal and before proceeding with the consideration of it for adoption, the Organization shall ensure details of the proposal are disseminated to the Governments which have a common interest in the area, including countries in the vicinity of the proposed ships' routeing system.

(g) Contracting Governments shall adhere to the measures adopted by the Organization concerning ships' routeing. They shall promulgate all information necessary for the safe and effective use of adopted ships' routeing systems. A Government or Governments concerned may monitor traffic in those systems. Contracting Governments will do everything in their power to secure the appropriate use of ships' routeing systems adopted by the Organization.

(h) A ship shall use a mandatory ships' routeing system adopted by the Organization as required for its category or cargo carried and in accordance with the relevant provisions in force unless there are compelling reasons not to use a particular ships' routeing system. Any such reason shall be recorded in the ship's log.

(i) Mandatory ships' routeing systems shall be reviewed by the Contracting Government or Governments concerned in accordance with the guidelines and criteria developed by the Organization.[1]

(j) All adopted ships' routeing systems and actions taken to enforce compliance with those systems shall be consistent with international law, including the relevant provisions of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea.

(k) Nothing in this regulation nor its associated guidelines and criteria[1] shall prejudice the rights and duties of Governments under international law or the legal regime of international straits."

Note

1. Refer to the General Provisions on Ships' Routeing adopted by the Organization by resolution A.572(14) as amended.

***

ANNESSO 2

RISOLUZIONE MSC.46(65)
(adottata il 16 Maggio 1995)

ADOZIONE DI EMENDAMENTI ALLA CONVENZIONE INTERNAZIONALE DEL 1974 PER LA SALVAGUARDIA DELLA VITA UMANA IN MARE

IL COMITATO PER LA SICUREZZA MARITTIMA,

RICHIAMANDO l'Articolo 28(b) della Convenzione sull'Organizzazione Marittima Internazionale relativo alle funzioni del Comitato,

RICHIAMANDO INOLTRE l'articolo VIII(b) della Convenzione Internazionale del 1974 per la Salvaguardia della Vita Umana in Mare (SOLAS), di seguito definita come "la Convenzione", relativa alle procedure di emendamento applicabili all' l'Annesso alla Convenzione;

DOPO AVER APPROVATO, nella sua sessantaquattresima sessione, le proposte di emendamento alla Convenzione, divulgate in conformità all'articolo VIII(b)(i) della stessa,

1. ADOTTA, in conformità con l'articolo VIII(b)(iv) della Convenzione, gli emendamenti alla Convenzione il testo dei quali é enunciato nell'Annesso alla presente Risoluzione;

2. STABILISCE, in conformità con l'articolo VIII(b)(vi)(2)(bb) della Convenzione, che gli emendamenti stabiliti nell'Annesso si riterranno accettati alla data del 1 Gennaio 1996 a meno che più di un terzo dei Governi Contraenti della Convenzione, o dei Governi Contraenti le cui flotte mercantili costituiscono nell'insieme non meno del 50% del tonnellaggio lordo della flotta mercantile mondiale, non abbia notificato, prima di tale data, le proprie obiezioni agli emendamenti;

3. INVITA i Governi Contraenti a prendere nota che, in conformità con l'articolo VIII(b)(vii)(2) della Convenzione, gli emendamenti stabiliti nell'Annesso entreranno in vigore il 1 Gennaio 1997, al momento della loro accettazione ed in conformità con il paragrafo 2 precedente;

4. INCARICA il Segretario Generale, in conformità con l'articolo VIII(b)(v) della Convenzione, di far pervenire copie certificate conformi della presente Risoluzione e del testo degli emendamenti contenuti nell'Annesso a tutti i Governi Contraenti della Convenzione;

5. INCARICA INOLTRE il Segretario Generale di far pervenire copie della presente Risoluzione e del suo Annesso ai Membri dell'Organizzazione che non sono Governi Contraenti della Convenzione.

ANNESSO

Regola V/8- Determinazione della rotta

L'intestazione attuale et il testo della Regola sono sostituiti da quanto segue:

" Determinazione della rotta della nave

(a) I piani di rotta per le navi possono contribuire notevolmente alla sicurezza della vita in mare, alla sicurezza e all'efficienza della navigazione, e/o alla protezione dell'ambiente marino. Si raccomanda l'uso di piani di rotta, che possono anche essere resi obbligatori, per tutte le navi, per alcune categorie di navi o per le navi che trasportano determinati carichi, quando siano adottati e attuati in conformità con le direttive ed i criteri elaborati dall'Organizzazione (1).

(b) L'Organizzazione é il solo Organismo internazionale abilitato ad elaborare linee direttive, criteri e regole a livello internazionale per i piani di rotta per le navi. I Governi Contraenti sottopongono all'Organizzazione le loro richieste di approvazione di piani di rotta per le navi. L'Organizzazione collazionerà e trasmetterà ai Governi Contraenti tutte le informazioni pertinenti per ogni piano di rotta approvato .

(c) La presente Regola, nonché le direttive e criteri connessi, non si applica alle navi da guerra, ai mezzi navali ausiliari o ad altri battelli di proprietà o gestiti da un Governo Contraente e attualmente utilizzati solo per servizi governativi non commerciali; tuttavia, queste navi sono incoraggiate a partecipare ai piani di di rotta per le navi, approvati in conformità alla presente Regola.

(d) L'inizio dell'azione per l' istituzione di un piano di rotta spetta alla responsabilità del Governo o dei Governi interessati. Nell'elaborare tali piani di rotta ed in vista della loro approvazione da parte dell'Organizzazione, si dovrà tener conto delle linee direttive e dei criteri elaborati dall'Organizzazione *.

(e) I piani di rotta per le navi devono, in linea di massima, essere sottoposti all'Organizzazione in vista dell'approvazione. Il Governo o i Governi che applicano piani di rotta che non intendono sottoporre all'Organizzazione per approvazione, o che non sono stati approvati dall'Organizzazione, sono comunque incoraggiati ad attenersi, nella misura del possibile, alle direttive ed ai criteri elaborati dall'Organizzazione(1).

(f) Qualora due o più Governi abbiano interessi comuni in una zona, essi dovranno formulare, di comune accordo, proposte congiunte contenenti la la traccia e l'uso previsto del piano di rotta. Nel ricevere tali proposte e prima di procedere all'esame delle stesse in vista della loro approvazione, l'Organizzazione si accerterà che i particolari della proposta in oggetto siano comunicati a quei Governi che hanno interessi comuni nella zona, compresi i paesi situati nelle vicinanze del piano di rotta previsto.

(g) I Governi contraenti aderiscono alle misure adottate dall'Organizzazione per la determinazione della rotta delle navi. Essi divulgheranno tutte le informazioni necessarie ad un uso sicuro ed efficace dei piani di rotta approvato. Il Governo o i Governi interessati possono monitorare la circolazione nell'ambito di tali piani. I Governi contraenti faranno tutto quanto in loro potere per garantire l'uso appropriato dei piani di rotta approvati dall'Organizzazione.

(h) Una nave utilizzerà un piano di rotta obbligatorio, approvato dall'Organizzazione, nella misura prevista per la sua categoria o per il suo carico ed in conformità con le disposizioni pertinenti in vigore, a meno che non vi siano motivi imprescindibili per non usare un particolare piano di rotta. Tali motivi dovranno essere registrati nel giornale di bordo della nave.

(i) I piani di rotta obbligatori per le navi saranno verificati dal Governo contraente o dai Governi interessati, in conformità con le direttive ed i criteri elaborati dall'Organizzazione(1).

(j) Tutti i piani di rotta approvati e le misure adottate per garantire la loro osservanza, dovranno essere compatibili con il diritto internazionale, comprese le norme pertinenti della Convenzione delle Nazioni sul Diritto del Mare del 1982.

(k) Nulla nella presente Regola o nelle sue direttive e criteri connessi(1), pregiudicherà i diritti e gli obblighi dei Governi in base al diritto internazionale o al regime giuridico degli stretti internazionali".

Nota

1. Far riferimento alle Norme Generali sulla Determinazione di Rotta delle Navi, adottate dall'Organizzazione con Risoluzione A.572(14), già emendata.

DOMENICO CORTESANI, *direttore*

FRANCESCO NOCITA, *redattore*
ALFONSO ANDRIANI, *vice redattore*

(8651327) Roma - Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato - S.

MODALITÀ PER LA VENDITA

La «Gazzetta Ufficiale» e tutte le altre pubblicazioni ufficiali sono in vendita al pubblico:
- **presso le Agenzie dell'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato in ROMA: piazza G. Verdi, 10 e via Cavour, 102;**
- **presso le Librerie concessionarie indicate nelle pagine precedenti.**

Le richieste per corrispondenza devono essere inviate all'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato - Direzione Marketing e Commerciale - Piazza G. Verdi, 10 - 00100 Roma, versando l'importo, maggiorato delle spese di spedizione, a mezzo del c/c postale n. 387001. Le inserzioni, come da norme riportate nella testata della parte seconda, si ricevono in Roma (Ufficio inserzioni - Piazza G. Verdi, 10) e presso le librerie concessionarie consegnando gli avvisi a mano, accompagnati dal relativo importo.

PREZZI E CONDIZIONI DI ABBONAMENTO - 1996

Gli abbonamenti annuali hanno decorrenza dal 1° gennaio al 31 dicembre 1996
i semestrali dal 1° gennaio al 30 giugno 1996 e dal 1° luglio al 31 dicembre 1996

ALLA PARTE PRIMA - LEGISLATIVA

Ogni tipo di abbonamento comprende gli indici mensili

Tipo A - Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi i supplementi ordinari:		
- annuale	L.	385.000
- semestrale	L.	211.000
Tipo B - Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti dei giudizi davanti alla Corte costituzionale:		
- annuale	L.	72.500
- semestrale	L.	50.000
Tipo C - Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti delle Comunità europee:		
- annuale	L.	216.000
- semestrale	L.	120.000
Tipo D - Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata alle leggi ed ai regolamenti regionali:		
- annuale	L.	72.000
- semestrale	L.	49.000
Tipo E - Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata ai concorsi indetti dallo Stato e dalle altre pubbliche amministrazioni:		
- annuale	L.	215.500
- semestrale	L.	118.000
Tipo F - Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi i supplementi ordinari, ed ai fascicoli delle quattro serie speciali:		
- annuale	L.	742.000
- semestrale	L.	410.000

Integrando il versamento relativo al tipo di abbonamento della Gazzetta Ufficiale, *parte prima, prescelto con la somma di* **L. 96.000**, *si avrà diritto a ricevere l'Indice repertorio annuale cronologico per materie 1996.*

Prezzo di vendita di un fascicolo della *serie generale*	L.	1.400
Prezzo di vendita di un fascicolo delle *serie speciali I, II* e *III*, ogni 16 pagine o frazione	L.	1.400
Prezzo di vendita di un fascicolo della *IV serie speciale «Concorsi ed esami»*	L.	2.750
Prezzo di vendita di un fascicolo *indici mensili*, ogni 16 pagine o frazione	L.	1.400
Supplementi ordinari per la vendita a fascicoli separati, ogni 16 pagine o frazione	L.	1.500
Supplementi straordinari per la vendita a fascicoli separati, ogni 16 pagine o frazione	L.	1.500

Supplemento straordinario «Bollettino delle estrazioni»

Abbonamento annuale	L.	134.000
Prezzo di vendita di un fascicolo ogni 16 pagine o frazione	L.	1.500

Supplemento straordinario «Conto riassuntivo del Tesoro»

Abbonamento annuale	L.	87.500
Prezzo di vendita di un fascicolo	L.	8.000

Gazzetta Ufficiale su MICROFICHES - 1996
(Serie generale - Supplementi ordinari - Serie speciali)

Abbonamento annuo mediante 52 spedizioni settimanali raccomandate	L.	1.300.000
Vendita singola: per ogni microfiches fino a 96 pagine cadauna	L.	1.500
per ogni 96 pagine successive	L.	1.500
Spese per imballaggio e spedizione raccomandata	L.	4.000

N.B. — Le microfiches sono disponibili dal 1° gennaio 1983. — Per l'estero i suddetti prezzi sono aumentati del 30%

ALLA PARTE SECONDA - INSERZIONI

Abbonamento annuale	L.	360.000
Abbonamento semestrale	L.	220.000
Prezzo di vendita di un fascicolo, ogni 16 pagine o frazione	L.	1.550

I prezzi di vendita, in abbonamento ed a fascicoli separati, per l'estero, nonché quelli di vendita dei fascicoli delle annate arretrate, compresi i fascicoli dei supplementi ordinari e straordinari, sono raddoppiati.

L'importo degli abbonamenti deve essere versato sul c/c postale n. 387001 intestato all'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato. L'invio dei fascicoli disguidati, che devono essere richiesti all'Amministrazione entro 30 giorni dalla data di pubblicazione, è subordinato alla trasmissione di una fascetta del relativo abbonamento.

Per informazioni o prenotazioni rivolgersi all'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato - Piazza G. Verdi, 10 - 00100 ROMA
abbonamenti ☎ (06) 85082149/85082221 - vendita pubblicazioni ☎ (06) 85082150/85082276 - inserzioni ☎ (06) 85082145/85082189

L. 9.000